Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 19 / 21. APRIL 2022

F1: Mercedes in der Bouncing-Falle

Warum hoppelt der Silberpfeil?

Tracktest: R8 LMS evo II

Audis neue GT3-Waffe

NASCAR: Bristol

Busch-Sieg nach Schlammschlacht

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 19



F1-Interview: Kevin Magnussen

Vom Ego-Pilot zum Haas-Teamplayer



MotoGP-Interview: Aleix Espargaró

Aprilia-Star erklärt die Achterbahn-Saison



Endurance-WM: 24h Le Mans

SERT-Suzuki rast souverän zum Sieg

Inhalt

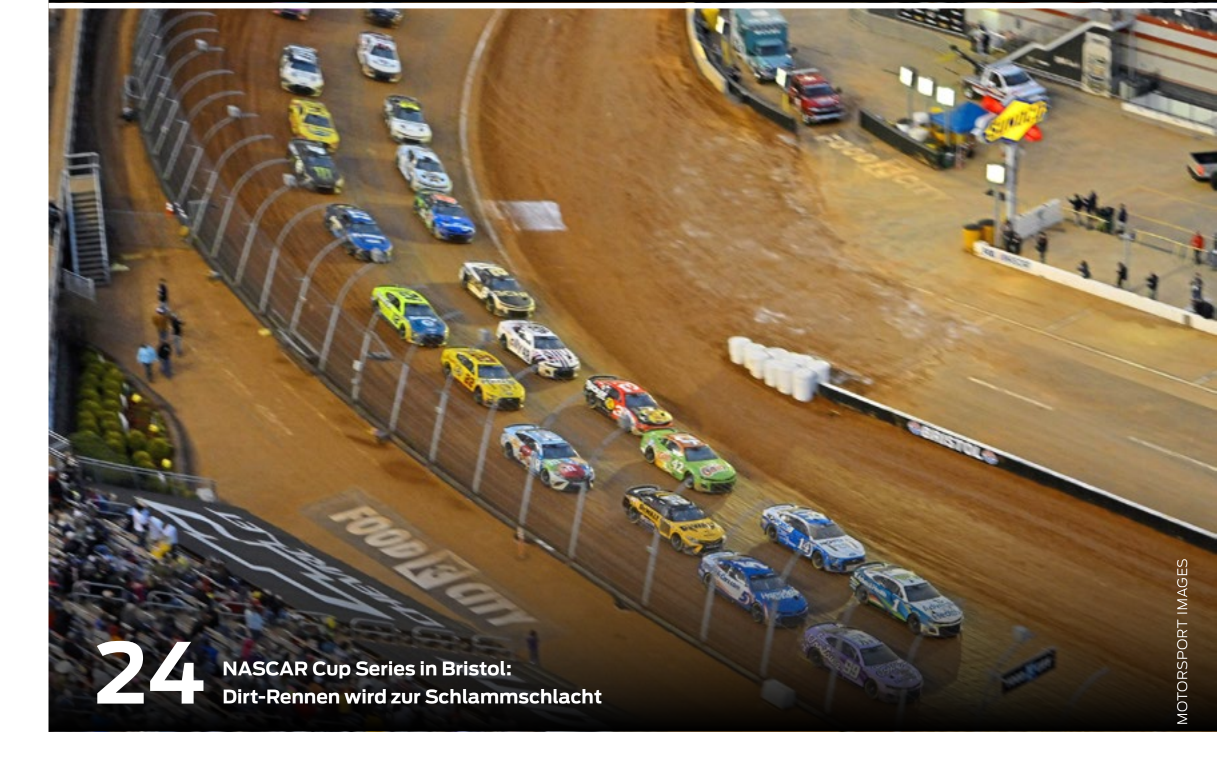
Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

ADAC

AUDI/BODO KRAELING



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Der F1-Einstieg von Audi und Porsche ist seit dem 7. April fix, sagen die einen. Die anderen behaupten das Gegenteil. Wir sagen: Keine Bange! Fritz sei Dank!

Das Internet hat den Informationsfluss massiv beschleunigt. Leider bleibt dabei oft die Sorgfalt auf der Strecke, denn viele schreiben trotz besseren Wissens oft das Gegenteil der Wahrheit, weil das im Internet gute Klickzahlen produziert. Diesem Muster folgte auch die mediale Berichterstattung über die Entscheidung des VW-Konzern-Aufsichtsrates am 7. April: Obwohl unstrittig ist, dass es sich bei dieser Entscheidung um das finale Go für den Einstieg der beiden VW-Konzernmarken Audi und Porsche in die Formel 1 handelt, zischeln immer noch anders lautende Storys durch das World Wide Web.

Warum diese Entscheidung von großer Tragweite öffentlich zerredet wird? Sicher werden einige Medien bei ihrer Coverage von den beteiligten Playern instrumentalisiert. Mercedes versucht mit allen Mitteln, seine technischen Vorteile auf der Motor- und Hybridseite zu beschützen. Das ist zunächst mal legitim. Dann steckt man den Medien aber auch gerne mal, dass das neue Reglement nur dann kommt, wenn auch Porsche und Audi kommen. Der VW-Konzern schießt zurück und dreht die Sache um: Wir kommen nur dann, wenn das Reglement von der FIA so abgesegnet wird, wie es vereinbart ist. Diese „Pattsituation" führt zu der teilweise konträren Berichterstattung.

Ohne mit Insiderwissen protzen zu wollen: Glauben Sie uns, Porsche und Audi kommen, es gibt kein Zurück mehr. Der Prozess für die Entscheidungsfindung läuft seit fast zwei Jahren. Damals schoss der VW-Konzernchef Herbert Diess auf dem Business-Netzwerk LinkedIn gegen die Formel E – und lobte die Formel 1 für ihre technische Qualität. Das war natürlich kein Zufall. Denn im August 2020 hatte der damalige Porsche- und Konzern-Motorsportchef Fritz Enzinger bereits die Netze ausgeworfen, um einen F1-Einstieg vorzubereiten. Die Details der Einstiegsplanungen änderten sich mehrfach: Mal sollten Porsche und Audi mit dem gleichen Motor in die Formel 1 kommen, dann wieder nur Porsche oder nur Audi. Jetzt, am Ende des langen und komplizierten Weges, kommen beide – jedoch mit unterschiedlichen Motoren.

Das Entscheidende ist, dass Fritz Enzinger sein Ziel umgesetzt hat, nämlich die Entscheidungsträger im Konzern von der Sinnhaftigkeit eines F1-Einstiegs zu überzeugen. Das gelang ihm nur dank seines exzellenten Netzwerks im VW-Konzern. Hilfreich war sicher auch, dass viele Kollegen aus der BMW-Zeit von Enzinger mittlerweile weit oben in der VW-Konzernspitze arbeiten. Trotzdem dürfte die Reise ein zweijähriger Eiertanz gewesen sein, denn ganz sicher hat es auch Gegner des F1-Engagements gegeben. Vor einem Jahr sagte Enzinger, die große und finale Entscheidung träfe am Ende der Aufsichtsrat des VW-Konzerns. Der hat am 7. April entschieden. Und die Formel 1 wird auf der Reglementsseite nichts tun, was diese Zusage gefährdet.



Marcus Schurig
Redakteur



XIEM

Schaukeln ohne E



Das Schaukeln der Autos auf den Geraden ist ein großes Rätsel. Mercedes bremst das Bouncing stark ein. Ferrari hat es, kann aber damit leben. Red Bull und McLaren fahren ohne und wissen nicht warum.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist ein Phänomen, das diesen Grundeffect-Autos angeboren ist. Bouncing war schon vor 42 Jahren ein Thema, das die Ingenieure umtrieb. Der frühere Brabham-Teammanager Herbie Blash erinnert sich an einen Test 1980 in Rio, als das Schaukeln des Autos plötzlich auftrat. „Wir haben immer mehr Abtrieb gefunden und sind immer härtere Federn gefahren. Das hat den Effekt ausgelöst. Wir haben eine Woche lang herumprobiert. Erst als wir zufällig Löcher in die Flügelprofile unter dem Auto geschnitten haben, war es weg.“

Löcher im Unterboden helfen auch heute noch. Doch sie kosten massiv Rundenzeit. „Schlimmer, als wenn du die Bodenfreiheit erhöhst“, erklärt Aston-Martin-Technikchef Andy Green. Der Aston Martin AMR22 zählt zu den Autos, die vom Bouncing schwer betroffen sind. Ein anderes ist der Mercedes.

> **!** Bouncing gab es schon vor 42 Jahren. Damals versuchten die Ingenieure, das Problem mit Trial and Error zu lösen. Heute sollen ihnen Daten helfen.

Ferrari hat es auch, aber eher in Zeitlupe. Die roten Autos scheinen gut gedämpft auf und ab zu schwingen, und kaum lenkt der Fahrer ein, ist die Unruhe weg. Deshalb kostet das Schaukeln kaum Rundenzeit. Der Alpine zeigt ein ähnliches Verhalten. Das Geheimnis der beiden Autos ist, dass sie in einem breiten Spektrum von Bodenfreiheiten Abtrieb liefern. Die Ingenieure haben mehr Spielraum bei der Abstimmung.“

Bei Mercedes drückt sich das Bouncing als hochfrequentes Schütteln aus. Lewis Hamilton vergleicht seinen Silberpfeil mit einer Klapperschlange, von der man nicht weiß, ob sie zubeißt oder nicht: „Die Fahrzeughöhe



Die Mercedes-Fahrer sind neben der Spur. Sie müssen hoch fahren, um dem Bouncing zu entgehen

verändert sich ständig. Dadurch weißt du beim Einlenken nie, in welcher Position sich das Auto gerade befindet und je nach Position mit Über- oder Untersteuern antwortet. Das kostet Vertrauen.“ Hamilton landete in Melbourne immer wieder neben der Strecke. Die Aston-Martin-Piloten steckten ihre Autos an zwei Tagen vier Mal in die Mauer.

Wo liegt der Aero-Trick?

Red Bull und McLaren haben gar kein Bouncing, wissen aber nicht warum. „Bei uns war es auf einen Schlag mit dem Upgrade weg, das wir am letzten Testtag in Bahrain gebracht haben“, erzählt Sportdirektor Helmut Marko. Da Red Bull bei der Ausbaustufe nur die Aerodynamik angefasst hat, muss der Schlüssel dort liegen, vermuten die Mercedes-Ingenieure. Deshalb konzentrieren sie sich jetzt bei der Suche nach einer Lösung hauptsächlich auf die Änderungen, die Red Bull am Unterboden vorgenommen hat. „Das Auto fährt extrem tief, bleibt aber komplett ruhig.“ Und warum ist der Ferrari trotz Bouncing schnell? Antwort: „Weil er auf aerodynamische Stabilität hin konzipiert wurde.“

McLaren ist ein Sonderfall. Das Auto hat vermutlich zu wenig Abtrieb, um in einen Bereich zu gelangen, in dem das An- und Absaugen beginnt. „Dieser Prozess ist eine Funktion von Geschwindigkeit und Fahrzeughöhe. Ist das eine genügend hoch und das andere ausreichend tief, geht es los“, erklärt Green. Daraus lässt sich schließen, dass der McLaren auch mit relativ viel Bodenfreiheit gefahren wird. Das kostet aber Abtrieb und treibt den Luftwiderstand nach oben.



Löcher im Unterboden wie hier bei Williams sind kein Patentrezept



Vettel erklärt dem neuen Teamchef Krack, was am Auto nicht stimmt



Aston Martin ist ein Bouncing-Opfer, McLaren nicht

In diesem Teufelskreis bewegen sich Mercedes und Aston Martin. Um das Bouncing zu verhindern, werden beide Autos in einer Fahrzeughöhe eingesetzt, für die sie nicht konstruiert wurden. Green verrät, dass man teilweise 40 Millimeter zu hoch fährt und damit bis zu eine Sekunde herschenkt. Das sind 40 Punkte Abtrieb weniger und geht so in den Luftwiderstand ein, als würde man den Heckflügel auf die steilste Stufe stellen. Deshalb die schlechten Topspeed-Werte.

Andy Green gibt einen Einblick, in welchem Dilemma die Teams stecken, die dringend ein Rezept brauchen, weil sonst die komplette Fahrzeugentwicklung stillsteht. „Als wir uns für ein Konzept entschieden haben, haben wir uns ein Ziel gesetzt, wo wir mit dem Strömungsfeld und der Rundenzeit gerne landen wollen. Dort, wo die Sprünge am größten sind und es aus deiner Sicht am wahrscheinlichsten ist, das Ziel zu erreichen, bleibst du. Das gibt dir die Geometrie deines Autos vor. Wenn du dich am Anfang für ein anderes Strömungsfeld entscheidest als ein Mitbewerber, wirst du am Ende zwei unterschiedliche Autos haben.“

Mercedes und Aston Martin gingen in die Richtung tief und hart gefedert. Ferrari und Alpine auf hoch und weich. Red Bull auf tief und hart, McLaren auf hoch und hart. „Wir versuchen jetzt alle, im Rückwärtsgang aus der Falle herauszukommen“, gibt Green zu. „Diese Arbeit erledigt sich nicht über Nacht. Es ist ein komplexer Prozess, weil du unter Umständen dein Konzept verlassen und einen anderen Weg gehen musst.“ Die Preisfrage ist, ob es zur Lösung des Problems ausreicht, das Bouncing über konstruktive Maßnahmen in den Griff zu bekommen, oder ob die Fraktion, die gerne tief und hart fahren würde, auf hoch und weich umschwenken muss. Das wäre ein großer Eingriff und würde vermutlich zu lange dauern. „Deshalb ist es wichtig, zuerst einmal das Bouncing ganz zu verstehen“, fordert Green. ■



HAAS

Kevin Magnussen ist kurz vor dem Saisonstart zu Haas zurückgekehrt. Im MSa-Interview spricht der Däne darüber, wie die Zeit außerhalb der Formel 1 alles verändert hat.

Von: **Tobias Grüner**

Im ersten Rennen für sein altes Team in Bahrain raste Kevin Magnussen direkt auf Rang 5 ins Ziel

HAAS

Wie war das, als Guenther Steiner angerufen hat? Haben Sie ihn ernst genommen?
Ich war gerade mit meiner Familie auf dem Weg nach Miami. Wir wollten vor dem 12-Stunden-Rennen in Sebring noch Urlaub machen. Ich wusste, dass Guenther keine Witze macht. Aber ich war nicht direkt euphorisch. Manchmal bekommt man solche Anrufe, und dann kommt nichts dabei rum. Ich habe direkt zugesagt, aber nicht gleich gefeiert. Wir haben den Urlaub auch nicht abgebrochen. Zwei Tage später bin ich dann in den Flieger nach Dubai gestiegen. Das ging alles sehr schnell.

Sie hatten einen guten Vertrag mit Peugeot. Mussten Sie nicht kurz nachdenken?
Nein, gar nicht. Die Formel 1 war immer mein Traum und meine Leidenschaft. Ich war richtig traurig, als ich damals gehen musste. Ich wusste natürlich, dass Romain (Grosjean) und ich den Job nicht wegen unserer Leistung verloren haben. Ich hatte trotzdem das Gefühl, dass ich in der Formel 1 noch nicht am Ende war. Ich hatte noch gar nicht mein ganzes Potenzial zeigen können. Deshalb bin ich sehr dankbar, dass ich jetzt eine neue Chance bekomme. Es fühlt sich an wie ein Geschenk.

Wie sind die Vertragsverhandlungen dann abgelaufen?
Es gab gar keine Verhandlungen. Guenther und Gene (Haas) kennen mich sehr gut. Und ich kenne sie. Das war eine supereinfache Geschichte.

Sie machten 2020 nicht den glücklichsten Eindruck. Lag das nur am schlechten Auto?
Dass ich ein Jahr raus gewesen bin, war eine gute Sache. Ich denke jetzt ganz anders über die Formel 1. Mein ganzes Leben hat sich geändert. Wir haben ein Kind bekommen, sind zurück nach Dänemark gezogen und haben ein Haus gekauft. Ich habe mich

„Habe jetzt gelernt, dass alle von Teamwork profitieren“

dadurch auch im Kopf befreit. Ich weiß jetzt, dass das Leben auch ohne die Formel 1 weiterläuft. Es gibt keine Ängste mehr.

Haben Sie die Formel 1 mehr schätzen gelernt?
Auf jeden Fall. Ich kann es jetzt viel mehr genießen und Spaß haben. Früher habe ich mir immer Sorgen gemacht, dass ich mein Cockpit verlieren könnte. Jetzt weiß ich, wie sich das anfühlt. Ich kann mich glücklich schätzen, dass ich diese Chance zur Rückkehr bekommen habe. Es können bekanntlich nicht viele Menschen von sich behaupten, dass sie in der Formel 1 fahren.

Wie wichtig war es, dass Sie in dem Jahr dazwischen wieder Siege feiern konnten?
Nicht nur das Siegen selbst, sondern alleine der Kampf um die vorderen Plätze hat viel Spaß gemacht. Ich habe es aber alleine schon genossen, neue Sachen auszuprobieren und neue Leute zu treffen. Ich habe einfach realisiert, wie großartig das Leben als Rennfahrer ist. Es fühlt sich nicht nach Arbeit an. Ich fahre einfach Autos und werde dafür auch noch bezahlt. Das ist so ein Privileg. Und die Formel 1 ist einfach die Spitze. Kein Rennfahrer auf dieser Welt hätte diese Möglichkeit ausgeschlagen.

Sie sind IndyCars und Sportwagen gefahren. Sind die F1-Renner wirklich eine ganz andere Liga?
Ja, die Autos sind so bis ins Detail optimiert und von der Technik fortgeschritten. Und sie fahren sich einfach gut. Sie verlangen von den Fahrern viel Intelligenz, wenn es um das Setup und die verfügbaren Werkzeuge geht. Man muss viel mehr nachdenken. Die Sportwagen in Amerika sind schwer zu fahren, aber sie sind sehr einfach, was die Abstimmung angeht. Man kann sich dort mehr auf das Fahren konzentrieren, was auch viel Spaß macht. Und dann kommen noch die tollen Oldschool-Strecken dazu. Ich habe das sehr genossen. Trotzdem fühle ich mich hier in der Formel 1 mehr zu Hause. Ich kenne Formel-1-Autos. Bei den Sportwagen war alles neu. Ich musste erst einmal viel lernen.

Hat Ihnen das auch dabei geholfen, sich schneller an die neue Generation von Formel-1-Autos zu gewöhnen.
Das kann gut sein. Letztes Jahr habe ich so viel Neues ausprobiert. Immer wenn ich im Auto saß, musste ich mich anpassen. Wir sind auf vielen schwierigen Strecken gefahren. Die GP-Kurse in der Formel 1 sind da deutlich einfacher. In Amerika geht es hoch und runter, manchmal heben die Autos regelrecht ab. Die Mauern sind immer nah dran. Es gibt Schlaglöcher im Asphalt. Das liebe ich. Dazu sitzt man immer mit zwei Piloten auf einem Auto. Man muss sich die Trainings aufteilen. Da muss man schnell lernen.

> „Es fühlt sich etwas verrückt an, jetzt mit Mick in einem Team zu fahren, wo ich als Kind immer zu Michael aufgeschaut und ihn als Idol verehrt habe.“
>
> Kevin Magnussen

Hat Sie das zu einem besseren Teamplayer gemacht?
Ich denke schon. Ich hatte nie eine enge Beziehung zu anderen Fahrern und habe nie richtig mit ihnen zusammengearbeitet. In der Formel 1 und in den Junior-Formeln teilt man keine Informationen. Man macht sein eigenes Ding. Erst durch meinen Wechsel in die Sportwagen-Szene habe ich gelernt, wie sehr alle von einem guten Teamwork profitieren. Die Fahrer sehen Dinge aus unterschiedlichen Perspektiven. Ingenieure und Mechaniker wieder aus anderen. Wenn man gemeinsam an die Sache rangeht, kann man mehr Potenzial rausholen. Und es macht mehr Spaß.

Sie arbeiten also nun mit Mick Schumacher enger als mit Romain Grosjean zusammen?
Die Herangehensweise hat sich auf jeden Fall geändert. Ich habe eine andere Sichtweise auf die Dinge. Ich bin einfach entspannter. Wenn ich ihm helfen kann, warum sollte ich es nicht tun?

Grosjean hatte viel Erfahrung. Schumacher war zuletzt noch ein Rookie. Fühlen Sie sich als Teamleader?
Ich habe nicht das Gefühl, dass ich wegen meiner Erfahrung besondere Ansprüche stellen darf. Ich muss es mir verdienen wie jeder andere Fahrer im Feld auch. Aber ich fühle eine größere Verantwortung für das Team als in der Vergangenheit. Früher habe ich mich mehr auf mich konzentriert. Jetzt weiß ich: Wenn ich Mick helfe, dann hilft das auch mir.

War Michael Schumacher einer ihrer Helden, als sie noch jünger waren?
Auf jeden Fall. Es gab damals nicht nur einen Helden. Aber Michael war meiner Meinung nach der Größte aller Zeiten. Manch einer würde in diesem Zusammenhang vielleicht noch Senna erwähnen. Das ist aber schwer zu vergleichen. Senna hatte etwas, das Schumacher nicht hatte. Und Schumacher hatte etwas, das Senna nicht hatte. Es fühlt sich etwas verrückt an, jetzt mit Mick in einem Team zu fahren, wo ich als Kind immer zu Michael aufgeschaut und ihn als Idol verehrt habe. Es ist cool, dass es diese Verbindung gibt.

Haas hat ein Jahr die Entwicklung eingestellt, um 2022 nach vorne zu kommen. Haben Sie geglaubt, dass der Plan funktioniert?
Ich habe letztes Jahr zwischendurch als Experte fürs dänische Fernsehen gearbeitet. Da wusste ich noch nichts von meinem Comeback. Und schon damals habe ich gesagt, dass Haas zurückschlagen wird, nachdem sie mehr als ein Jahr geopfert haben. Ich habe daran geglaubt. Natürlich habe ich nicht erwartet, dass es so gut läuft. Die ersten beiden Rennen haben mich echt überrascht. Ich hoffe natürlich, dass es so weitergeht.

Wann haben Sie denn gemerkt, dass dieses Auto richtig gut funktioniert?
Das weiß man eigentlich nie. Das kann sich auf jeder Strecke ändern. Und wenn man mal gut ist, bringen die anderen plötzlich Upgrades. In der Formel 1 ist immer alles in Bewegung. Aber wir wissen, dass wir eine gute Basis haben. Ich habe das Gefühl, dass wir bei den meisten Rennen gut sein müssten. Natürlich geht es mal hoch und mal runter, aber das Grundlevel ist schon mal ordentlich. Wir müssen abwarten, wie es läuft, wenn die ersten größeren Upgrades kommen. Ich hoffe, wir können dann noch mithalten.

Sie hatten in Saudi-Arabien starke Nackenschmerzen. Ist die Belastung in der Formel 1 wirklich so viel höher?
Es ist komplett anders. Hätte ich es früher gewusst, dann hätte ich mich im Winter ganz anders vorbereitet. Jetzt muss ich aufholen. Ich arbeite wie wahnsinnig. Aber den Nacken kann man leider nicht richtig trainieren. Man muss fahren. Das Einzige, was hilft, sind Runden in einem Formel-1-Auto. Da kann man so viel in einem IndyCar oder Formel-2-Renner sitzen, wie man will – das hier ist einfach eine ganze andere Welt. ■



Kevin Magnussen

Geburtstag: 5. Oktober 1992
Geburtsort: Roskilde
Herkunftsland: Dänemark

KARRIERE
2008: Formel Ford Dänemark
2009: Formel Renault 2.0
2010: Formel 3 Deutschland
2011: Formel 3 England
2012/2013: Formel Renault 3.5
2014/2015: Formel 1 McLaren
2016: Formel 1 Renault
2017–2020: Formel 1 Haas
2021: IMSA, IndyCar, Le Mans

Formel 1

Piastri vs. Schumi?

Alpine sucht verzweifelt nach einem F1-Cockpit für Super-Junior Oscar Piastri. Eine Möglichkeit wäre ein Leihgeschäft mit Haas. Damit käme plötzlich der Platz von Mick Schumacher in Gefahr.

Von: **Tobias Grüner**

Oscar Piastri gilt als kommender Superstar in der Königsklasse. Der Australier hat sowohl die Formel 3 als auch die Formel 2 im ersten Anlauf gewonnen. Weil Alpine für seinen Junior aktuell kein F1-Cockpit übrig hat, muss sich der 21-Jährige mit dem Job als Ersatzfahrer begnügen. Klar ist nur, dass er dieses Jahr zwei Einsätze im Freitagstraining erhält.

Weil der Vertrag von Esteban Ocon noch bis 2024 läuft und Fernando Alonso immer noch starke Leistungen bringt, sucht Alpine-Boss Laurent Rossi nach Alternativen, um seinem Schützling Fahrpraxis zu bieten. „Ich will, dass er bestmöglich vorbereitet ist, wenn er Stammfahrer bei uns wird." Wenn eine Rückkehr zu Alpine gesichert ist, wäre laut Rossi auch ein Leihgeschäft möglich. Ein möglicher Abnehmer wäre Haas. Dort laufen die Verträge beider Fahrer aus. Laut Teamchef Guenther Steiner hat Kevin Magnussen die Nase im Duell mit Mick Schumacher aktuell leicht vorne, was die Pace mit dem neuen Auto angeht. ■



XPB

Oscar Piastri will 2023 nicht noch ein weiteres Jahr die Ersatzbank drücken

Formel 1

Haas im FIA-Visier

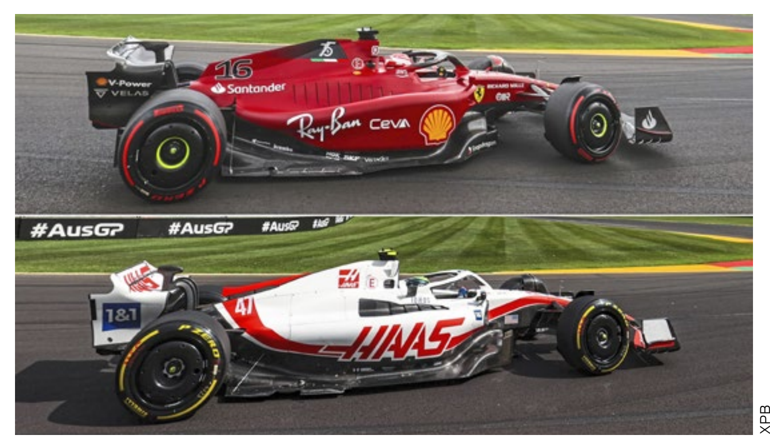
Ferrari gewinnt Rennen, Haas fährt in die Punkte. Das weckt bei der Konkurrenz den Verdacht auf verbotenen Austausch von Informationen.

Von: **Michael Schmidt**

Seit dem F1-Einstieg 2016 gibt es Ärger um die Beziehung zwischen Haas und Ferrari. Der US-Rennstall kauft in Maranello rund 70 Prozent seines Autos ein. Die Konkurrenz hegt den Verdacht, dass es noch ein bisschen mehr sein könnte, als die Regeln hergeben. Die Empörung wird immer dann besonders laut, wenn Haas mit seinen 240 Angestellten bessere Resultate abliefert als Teams, die mehr als doppelt so groß sind.

Mit der Regelreform 2022 bekam diese Konstellation eine neue Dimension. Budget und Windkanalzeit sind limitiert. Das Konzept der Autos ist völlig neu. Haas nahm von Ferrari rund 25 Ingenieure an Bord, die wegen der Kostendeckelung abgebaut wurden. Technikchef Simone Resta war früher Chefdesigner im Werksteam. Die Büros der Haas-Truppe sind im alten Firmentrakt direkt neben der neuen Ferrari-Fabrik in Maranello untergebracht. „Wir haben unseren eigenen Eingang. Die Computersysteme sind komplett getrennt", winkt Teamchef Guenther Steiner ab.

Zweifler verweisen zudem darauf, dass Ferrari und Haas 2022 auf ein sehr ähnliches Konzept mit langen, breiten und hohen Seitenkästen und einer schlanken Airbox setzen. Drei Teams sollen bei der FIA angefragt haben, die Übereinstimmungen des Haas VF-22 und des Ferrari F1-75 zu überprüfen. Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer fordert vom Weltverband Aufklärung: „Ich bin überzeugt, dass die FIA den Fall genau untersuchen wird und zu den richtigen Schlüssen kommt, wie ähnlich die beiden Autos sind." ■



XPB

Haas vs. Ferrari: Viele Gemeinsamkeiten, aber auch viele Unterschiede

NACHRICHTEN

SILVERSTONE VOLL
Die Veranstalter vom britischen Grand Prix in Silverstone haben mitgeteilt, dass bereits zweieinhalb Monate vor der Veranstaltung alle 142 000 Tickets weg sind. So schnell sei das Rennen noch nie ausverkauft gewesen.

MIAMI FAST FERTIG
Der neue Grand-Prix-Kurs um das Hard Rock Stadium in Miami ist nach Angaben der Organisatoren zu 95 Prozent fertig. Die Tribünen stehen, der Asphalt ist verlegt. Es fehlen nur noch Markierungen und Randsteine.

F1-BOOM IN LAS VEGAS
Das Mega-Hotel „Wynn" in Las Vegas hat mitgeteilt, dass noch nie so viele Buchungsanfragen innerhalb von 24 Stunden gekommen sind, wie direkt nach der Bekanntgabe des F1-Rennens. Dabei soll der Grand Prix auf dem „Strip" erst Ende November 2023 steigen.

START IN MELBOURNE
Nachdem die F1-Saison zwei Jahre in Folge in Bahrain gestartet ist, soll Melbourne 2023 wieder den Auftakt bilden. Ein Grund für die Umstellung ist der deutlich frühere Beginn des Ramadans am 23. März.

MONACO BLEIBT
Der Präsident des monegassischen Automobilclubs, Michel Boeri, hat Berichte dementiert, wonach die Zukunft des F1-Rennens im Fürstentum gefährdet sei. Die Unterschrift unter den neuen Vertrag stehe kurz bevor. „Ich kann garantieren, dass der Grand Prix über 2022 hinaus ausgetragen wird", so Boeri.

SPRINT-WOCHENENDE
Der Emilia-Romagna-GP enthält das erste Sprintrennen des Jahres. Hier der Zeitplan:
Training 1: Fr. 13.30 Uhr
Qualifikation: Fr. 17.00 Uhr
Training 2: Sa. 12.30 Uhr
Sprint-Rennen: Sa. 16.30 Uhr
Rennstart: So. 15.00 Uhr

Autos lieben LIQUI MOLY

Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für das jeweilige Produktsortiment.

LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!



















De Cesaris führt das Feld vor Arnoux, Lauda und Giacomelli durch die erste Kurve

GP USA-West 1982

Der erste Sieg der zweiten Karriere

Niki Lauda war ein Stehaufmännchen. 1976 kehrte er in Monza mit einem vierten Platz von seinem Feuerunfall zurück. 1982 brauchte er nach seiner zweijährigen Pause gerade mal drei Rennen, bis er in Long Beach den ersten Grand Prix seiner zweiten Karriere gewann.

Von: **Michael Schmidt**

Mit Comebacks kannte sich Niki Lauda aus. 1976 war er 42 Tage nach seinem Feuerunfall am Nürburgring mit einem vierten Platz zurückgekehrt. Auf den ersten Sieg im „zweiten Leben“ musste der Österreicher bis ins Jahr 1977 warten. Die selbstgewählte Pause, die er völlig überraschend nach dem ersten Training zum GP Kanada 1979 antrat, dauerte zwei Jahre, und wieder meldete sich Lauda bei seiner Rückkehr mit einem vierten Platz zurück. Mit dem Gewinnen aber ließ er sich diesmal nur 71 Tage Zeit. In Long Beach verspritzte das Stehaufmännchen aus Österreich den ersten Champagner seit dem GP Italien 1978.

Lauda war sein Geld wert

Der schnelle Sieg half McLaren-Teamchef Ron Dennis, das damals exorbitante Gehalt von drei Millionen Dollar für den Österreicher zu verdauen. Lauda hatte ihm gesagt: „Als Rennfahrer bin ich nach zwei Jahren Pause zehn Dollar wert. Als Werbefigur unbezahlbar. Wenn ich gewinne, verdiene ich mein Geld auch wieder als Rennfahrer.“

Es war ein typischer Lauda-Sieg. Einer mit Köpfchen statt mit der Brechstange. Der Zweite in der Startaufstellung kam als Dritter hinter dem Trainingsschnellsten Andrea de Cesaris im Alfa Romeo und Renault-Pilot René Arnoux weg. Er wartete bis zur sechsten Runde, als Bruno Giacomelli im zweiten Alfa Romeo bei einem optimistischen Überholmanöver zwar an Lauda vorbeikam, aber dann im Heck des Renault von René Arnoux landete, womit der spätere Sieger gleich zwei mögliche Kontrahenten los war. Und er hatte die Geduld, auszuharren, bis Andrea de Cesaris der obligatorische Fehler unterlief.

De Cesaris hatte den von Gérard Ducarouge konzipierten Alfa Romeo 182 überraschend auf die Pole-Position gestellt und diese auch genauso unerwartet souverän verteidigt. Bis er in der 15. Runde vor der Bridgestone-Schikane auf Raul Boesel zum Überrunden auflief. Weil der March-Pilot nicht gleich Platz machen wollte, drohte de Cesaris dem Brasilianer beim Beschleunigen in den Shoreline Drive mit der Faust, vergaß dabei, in den dritten Gang zu schalten, und schon war Niki Lauda vorbei.

Einmal in Führung, ließ sich der McLaren-Pilot nicht mehr vom Weg zu seinem 18. GP-Sieg abbringen. „Wenn der de Cesaris beide Hände am Lenkrad gelassen hätte, hätte er die Führung behalten“, grinste Lauda.

ZAHL DES RENNENS

867

Tage lagen zwischen Niki Laudas letztem Rennen (GP Italien 1979) und seinem Comeback-Grand Prix (GP Südafrika 1982).

Der Kurs von Long Beach präsentierte sich wegen Hotelneubauten mit einem neuen Gesicht. Die Michelin-Reifen waren auf dem Stadtkurs der Matchwinner. Mit de Cesaris, Lauda, Arnoux, Prost und Giacomelli standen fünf Michelin-Piloten auf den ersten fünf Startplätzen. Nelson Piquet führte auf Platz 6 die Goodyear-Armada an. Auch Pirelli hatte gute Qualifikationsreifen für Long Beach mitgebracht. Jean-Pierre Jarier stellte den Osella sensationell auf Startplatz 10.

Im Rennen landeten die Heißsporne in der Mauer. Elf an der Zahl. Eine Teilschuld trug der aufbrechende Streckenbelag in der neuen Passage vor dem Ocean Boulevard. Andrea de Cesaris verschenkte den zweiten Platz, als er in dem schnellen Bergaufgeschlängel in die Mauer abbog. Rauch im Cockpit wegen eines gebrochenen Ölschlauchs hatte ihn irritiert.

Crashs lichteten die Reihen

Nelson Piquet crashte an der gleichen Stelle. Der von Frank Williams kurzfristig für ein Rennen angeheuerte Reutemann-Ersatz Mario Andretti, Didier Pironi und Alain Prost küssten mit ihren Hinterrädern die Mauer. Die ATS-Piloten Manfred Winkelhock und Eliseo Salazar legten sich mit ihrem Vorgänger Slim Borgudd an, der jetzt bei Tyrrell fuhr. Borgudd blieb der Sieger. ATS-Chef Günter Schmidt fluchte über seine Fahrer.

Wer wie Lauda den Mauern und den Gegnern fernblieb, wurde belohnt. Keke Rosberg mit einem zweiten Platz. Der Finne setzte sich nach kurzem Kampf gegen Gilles Villeneuve durch. Der Kanadier durfte seinen dritten Platz nur kurz behalten. Tyrrell protestierte gegen den überbreiten Heckflügel des Ferrari. Das 2,20 Meter breite Teil bestand aus zwei zueinander versetzten 1,10-Meter-Flügeln. Ferrari argumentierte, dass im Reglement nirgendwo stünde, wie viele Flügel ein Auto haben dürfe. Was wie ein illegaler Flügel aussah, seien in Wahrheit zwei legale. Die FIA disqualifizierte Villeneuve.

So erbte Riccardo Patrese Platz 3. Der Italiener saß nach einem Trainingscrash im Brabham BT49C des Vorjahres. Michele Alboreto nährte als Vierter Tyrrells Hoffnung, doch noch Sponsoren zu finden. Elio de Angelis verließ Long Beach mit zwei Punkten und 2000 Dollar Strafe. Er hatte sich in der Startaufstellung auf der falschen Seite eingereiht. John Watson holte den letzten Punkt. Der zweite McLaren-Pilot lag 17 Runden lang auf Platz 2, büßte dann aber mit einem Boxenstopp für seine Wahl mit zu weichen Reifen. Es war kein Tag für die Turbos. Alle Piloten in den Punkterängen fuhren einen Cosworth-Motor. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit	
1.	Niki Lauda	McLaren-Cosworth	75,5 Runden	1:58.25,318 h	= 131,128 km/h
2.	Keke Rosberg	Williams-Cosworth	75,5 Runden	1:58.39,978 h	+ 14,660 s
3.	Riccardo Patrese	Brabham-Cosworth	75,5 Runden	1:59.44,461 h	+ 1.19,143 min
4.	Michele Alboreto	Tyrrell-Cosworth	75,5 Runden	1:59.46,265 h	+ 1.20,947 min
5.	Elio de Angelis	Lotus-Cosworth	74 Runden	- 1 Runden	
6.	John Watson	McLaren-Cosworth	74 Runden	- 1 Runden	

Schnellste Runde: Niki Lauda (McLaren-Cosworth) 1.30,831 min = 135,866 km/h

DAS RENNEN

GP USA-West 1982, 4. April 1982, Long Beach

Wetter:	20 ˚C, sonnig
Distanz:	75,5 Runden à 3,427 km = 258,738 Kilometer
Nennungen:	31
Gestartet:	26
Gewertet:	10
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Andrea de Cesaris (Alfa Romeo) 1.27,316 min = 141,335 km/h


MOTORSPORT IMAGES

Villeneuve wurde wegen seines Doppel-Heckflügels disqualifiziert



MOTORSPORT IMAGES

Rosberg wird nach Lauda unauffällig Zweiter. Hier liegt er vor Piquet



MOTORSPORT IMAGES

Lauda feiert seinen 18. GP-Sieg. Rosberg und Villeneuve sind kaum zu sehen



MOTORSPORT IMAGES

Lauda siegt auf einer stark modifizierten Strecke von Long Beach



ULI JOOSS

Der neue Präsident der FIA-GT-Kommission, Lutz Leif Linden, zur Debatte um die Zulassung des Ford Mustang, den Einstieg von Corvette und die Sorge, dass Werkssport die GT3-Klasse gefährden könnte.

Von: **Marcus Schurig**

Herzlichen Glückwunsch zum neuen Job als Präsident der FIA-GT-Kommission! Wie kam es überhaupt dazu?
Ich habe mich nicht aktiv um diese Position beworben, sondern bin von der FIA gefragt worden. Nach Rücksprache mit meinem Arbeitgeber, dem Automobilclub von Deutschland (AvD), habe ich mich entschieden, die Berufung anzunehmen. Dabei hat natürlich geholfen, dass der AvD eine lange und große Motorsporthistorie hat, und dankenswerterweise hat mir das AvD-Präsidium die Freiheit gegeben, das Amt zu übernehmen.

Wie interpretieren Sie Ihre Rolle als Präsident der FIA-GT-Kommission?
Ich sehe meine Rolle als Vermittler, wenn es unterschiedliche Ansichten zwischen FIA und Herstellern gibt, zum Beispiel bei Reglementdetails, aber auch bei Differenzen zwischen den Promotern und den Herstellern. Man muss sich die Dimension klarmachen: Die GT3-Klasse ist die größte Fahrzeugklasse der FIA, da fahren aktuell weltweit über 1000 Autos im Rennbetrieb! Die GT3-Klasse ist also ein echtes Pfund im globalen Motorsport, und meine Aufgabe besteht darin, sicherzustellen, dass das auch in Zukunft so bleibt.

Die GT3-Klasse findet großen Zuspruch bei Fans und Herstellern: Ford und Corvette bauen für 2024 neue GT3-Autos

SRO

Just zu Ihrem Amtsantritt kochte das Thema Ford Mustang GT3 hoch. GT-Promoter Stéphane Ratel hat vorgeschlagen, die GT-Klasse in zwei Unterkategorien – GT und Sedans – aufzuteilen …
Zunächst muss man in diesem Zusammenhang festhalten, dass die Hersteller von der FIA eine zentrale GT-Klasse gefordert haben, also eine Abkehr von der alten Zweiklassenstruktur mit GTE (Werkssport) und GT3 (Kundensport). Diesem Wunsch hat die FIA entsprochen. Aus meiner Sicht wäre es nicht zielführend, diese Einheits-GT-Klasse jetzt wie-

„Der Einstieg von Ford und Corvette ist eine Chance“

der in neue Cluster aufzuteilen, also in GT und Sedans oder Limousinen, denn das wäre ein Rückfall in den alten Zustand, den wir gerade erst aufgelöst haben. Und ich sehe für so einen Vorschlag auch keine Mehrheit auf Seiten der Hersteller.

Sollte das GT3-Segment aus Ihrer Sicht offen bleiben für viersitzige Coupé-Limousinen mit zwei Türen, solange sie nur im richtigen Segment platziert sind?
Der Teufel liegt wie immer im Detail. BMW und Ford sind ja zum Beispiel durchaus vergleichbare Fälle. Dann hängt alles an den Kriterien und Umständen. Bei BMW ist es so, dass unser Referenzpunkt für die Zulassung nicht der normale Vierer-BMW ist, denn die M GmbH operiert nach KBA als eigenständiger Hersteller und vergibt eigene Chassisnummern. Damit ist unser Referenzpunkt für die Homologation das Basismodell, also der M4, der knapp unter 90 000 Euro kostet. Wegen der bestellten Zubehörpakete werden aber so gut wie nie Autos im Wert von unter 100 000 Euro gefertigt.

100 000 Euro waren mal der Fixpunkt für die Preisuntergrenze der GT3-Zulassung?
Das war vor meiner Zeit, aber das habe ich auch so gehört. Mittlerweile steht ein Mindestpreis von 73 000 US-Dollar im Homologations-Reglement. Ich gehe davon aus, dass diese Grenze mit Blick auf Corvette gewählt wurde, denn im Segment der klassischen zweisitzigen Sportcoupés ist die Corvette der Preisbrecher, da ihr Grundpreis niedriger liegt.

Corvette hat aber bisher nie ein GT3-Auto gebaut, sie fuhren nur in den Werksklassen GT1, GT2 und später GTE …
Genau, und zwar fast immer mit klassischen Werkseinsätzen. Ich habe in der Vergangenheit jedenfalls nur sehr selten Kundensporteinsätze zum Beispiel der GTE-Corvette gesehen. Natürlich hat jemand wie Stéphane Ratel mit seiner Erfahrung die Sorge, dass Corvette oder Ford beim Wechsel vom GTE-Format in die GT3-Klasse dieselbe Philosophie anwenden könnten. Daher müssen wir als FIA darauf achten, dass es sich hier wirklich um Kundensport handelt.

> „Über Zulassungskriterien wie Preis, Leistung, Höhe oder Gewicht kann die FIA Fahrzeuge ausschließen, die nicht zur Mittellinie der GT3-Klasse passen.“
>
> FIA-GT-Präsident Linden

Wie bewerten Sie die GTD-Pro-Klasse der IMSA? Da sind Werkseinsätze erlaubt.
Zunächst muss man in diesem Zusammenhang festhalten, dass die FIA in der GT3-Klasse nicht als Promoter auftritt. Wir als FIA stellen das technische Gerüst für die Kategorie und homologieren die Fahrzeuge, aber wir treten in der Regel nicht als Veranstalter auf. Welche Klassen die Veranstalter von Rennserien auf Basis von FIA-homologierten Fahrzeugen anbieten, bleibt ihnen überlassen. Wenn also die IMSA eine GT3-Pro-Klasse ausschreibt, weil das in Amerika in ihr Geschäftsfeld passt und auf Interesse stößt, dann hat die FIA oder die GT-Kommission damit erst mal gar nichts zu tun.

Es gibt viele Abstufungen von Werksunterstützung. In der GTD-Pro fahren echte Werksteams, in der DTM eher nicht. Trotzdem wurde der DTM-Titel 2021 über die Stallregie eines Herstellers entschieden, korrekt?
Die Finanzierung der meisten DTM-Teams legt für mich nahe, dass es definitiv keine Werksteams sind, gerade auch im Vergleich zur GTD-Pro der IMSA-Serie. Trotzdem haben Sie recht, dass im letzten Jahr ein Hersteller eingegriffen hat, aber darauf hat die DTM mit Änderungen im Reglement reagiert, um eine Wiederholung deutlich zu erschweren. Bei Stallorder im Werkssport stellt sich immer die Frage, ob man es wirklich kontrollieren und ausschließen kann. Im Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) gibt es einen Paragrafen, der dem Veranstalter eine extrem harte Bestrafung ermöglicht, wenn ein Teilnehmer das Ansehen des Motorsports beschädigt. Natürlich ist die Abwägung Kunden- versus Werkssport im GT3-Sport aber auch eine philosophische Frage. Die Grundidee im GT3-Konzept ist ganz klar der Kundensportansatz, historisch wie aktuell.

Deshalb muss ein Hersteller ja auch 20 Rennautos in 24 Monaten verkaufen.
Diese Vorgaben sind genau deshalb im GT3-Reglement, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert und von Kunden eingesetzt werden – und nicht 18 Fahrzeuge im Museum landen und der Hersteller mit den restlichen zwei Autos Werksmotorsport betreibt.

Ratel warnt vor der Gefahr von oben, also durch Prototypen. Was sagen Sie?
Ich sehe die potenzielle Gefahr, aber nicht im aktuellen Kontext. Die Fahrzeuge, die die FIA gerade homologiert, haben nichts mit den klassischen Überfliegern vom Schlage eines Maserati MC12 gemeinsam, dass muss ich in der Deutlichkeit klar festhalten. Auch beim GR GT3 Concept Car von Toyota wird es einen klaren Produktbezug geben, andernfalls würde die FIA das Fahrzeug gar nicht zulassen. Ratel ist stark auf dieses Thema fokussiert, weil er schon mal schlechte Erfahrungen damit gemacht hat. Ich habe kein Problem damit, dass er immer wieder mahnt, man solle die alten Fehler nicht noch mal wiederholen.

Und die Gefährdung von unten? Hier geht es um Prestige, das kann man nur schwer in robuste Kriterien packen.
Aus meiner Sicht ist der Preis ein wichtiges Kriterium, um das Fenster für die Zulassung eines solchen Autos zu definieren. Im Homologations-Reglement für die GT3-Klasse ist ja eine ganze Serie von Zulassungskriterien festgelegt, von der Leistung über die Fahrzeughöhe bis zum Gewicht. Mit diesem Korridor kann man Fahrzeuge ausschließen, die nicht zur Mittellinie der Kategorie passen.

Und der Ford Mustang?
Ich gehöre zu den wenigen, die die Zeichnungen und Renderings schon gesehen haben, denn Ford hat eine Delegation nach Europa geschickt, um der FIA das Projekt zu präsentieren. Mein Verständnis nach dem Meeting mit Ford ist, dass die Amerikaner mehr Fahrzeuge bauen wollen, als die meisten denken, sprich sie sehen das dezidiert als Kundensport-Projekt. Ford will mit einem externen Partner eine Kundenabteilung aufbauen, der die globale Ersatzteilversorgung übernimmt. Sie wollen in Asien, Europa und in Amerika mit dem Auto antreten. Wenn ich die Präsentation richtig verstanden habe, wird es eine sehr sportliche Version für die Straße geben, auf dem das GT3-Auto aufsetzt. Der Preis für diese Basis soll zu dem passen, was als Zulassungskriterium im Reglement steht.

Solche Sondermodelle gibt es schon, Stichwort Shelby.
Ganz genau, und laut Reglement müsste Ford für so eine Modellvariante 300 Fahrzeuge bauen, was sicher gut darstellbar ist. Dazu ist Ford ein großer, global tätiger Hersteller, und da ist es zunächst mal erfreulich und begrüßenswert, dass sie sich im GT3-Sport nach FIA-Reglement beteiligen wollen. Man muss das geplante Engagement von Ford und Corvette als Chance sehen, nicht nur als Risiko. Beide Marken werden in den GT3-Sport investieren, was die Bühnen attraktiver macht, und sie werden neue Fans an die Strecke locken. Dazu planen Corvette und Ford, jeweils mindestens 30 Rennwagen zu bauen, dann hat sich das Thema Werkssport erledigt, weil sie nicht 30 Rennautos im Rahmen von Werkseinsätzen finanzieren können. ■



2021 stellte die FIA Pläne für eine E-GT-Serie vor – seither ist es still geworden

FIA

Zukunfts-Forschung

Technische Veränderungen bei den Serienfahrzeugen beeinflussen auch die Regeln im Motorsport – das gilt besonders im Produktionswagensport, also auch in der GT3-Klasse. Die Schlagwörter lauten: synthetische Kraftstoffe, Hybridisierung oder auch Elektrifizierung. Wir haben mit dem Präsidenten der FIA-GT-Kommission, Lutz Leif Linden, die Zukunft des GT-Sports erörtert.

Von: **Marcus Schurig**

Die technische Basis im GT-Sport kommt von den Automobilherstellern. Wenn sich aufgrund der politischen Regulierung die technische Substanz der Sportwagen verändert, dann muss die Weltmotorsportbehörde FIA die Reglements entsprechend nachziehen. Die Frage lautet nur: wann und wie?

Lutz Leif Linden, seit Februar 2022 Präsident der FIA-GT-Kommission, muss sich in den nächsten Jahren nicht nur um die Status-quo-Probleme (siehe Seite 12/13) kümmern, sondern auch und vor allem um die zukünftige technische Ausrichtung im GT-Sport. Was plant die FIA?

Im ersten Schritt steht dem GT-Sport die Einführung synthetischer Kraftstoffe bevor: „E-Fuels und synthetische Kraftstoffe sind für mich ein großes und wichtiges Thema, um relativ schnell CO_2-Reduzierungen zu erreichen“, so Lutz Leif Linden. „Wir werden im ersten Schritt eine Liste mit möglichen Kraftstoffen und Spezifikationen erstellen, um sie zeitnah im GT-Sport einsetzen zu können. Es geht auch darum, dass man im Optimalfall einen Lieferanten weltweit oder zumindest einen Lieferanten pro Kontinent hat, um die Vielfalt der Spezifikationen auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren. Denn die Mappings der GT3-Motoren müssen ja immer auf die Verwendung der neuen Kraftstoffe angepasst werden.“

Teilziele bei den E-Fuels?

Lutz Leif Linden will den Umstieg zeitnah anpacken: „Mein Ziel ist, dass wir noch in diesem Jahr eine Spezifikation für den GT-Sport verabschieden. Das Problem bei der Umsetzung ist dann aber primär die Verfügbarkeit solcher Kraftstoffe. Denkbar sind in diesem Kontext auch Zwischenschritte, Stichwort E50 oder Ähnliches. Das sind Lösungen, die erstens sehr kosteneffizient sind und zweitens sehr schnell umgesetzt werden könnten.“

Was die Ausgangsbasis auf der Straße betrifft, so hängt viel davon ab, welche technologischen Schritte die Hersteller zu welchem Zeitpunkt bei den Sportwagen umsetzen. Ein erster Schritt könnte die Einführung der Hybridtechnik in der GT3-Klasse sein, doch das Thema wird seit Jahren kontrovers diskutiert. Aus gutem Grund: „Die Einführung der Hybridtechnik im GT-Rennsport hängt natürlich daran, wann und wie die Sportwagen auf der Straße hybridisiert werden, denn es wird im GT-Sport sicher keine Nachrüstlösungen geben. Folglich macht es Sinn zu warten, bis die Hybridisierung in dem entsprechenden Seriensegment eingeführt wird“, erläutert Linden.

> „Nicht alles, was in Europa auf der regulatorischen Seite gespielt wird, hat in anderen Regionen die gleiche Bedeutung, auch in Bezug auf die Zeitachse.“
>
> FIA-GT-Präsident Linden

„Dann erspart man sich auch die Frage, in welchem Bauraum das Hybridsystem integriert werden soll. Das hängt aber an den Herstellern, nicht an der FIA. Die Entwicklung im Motorsport wird hier der Entwicklung auf der Straße folgen, denn der GT3-Sport ist ja im weiteren Sinne Produktionswagensport.“

Aktuell hat nur Honda mit dem NSX einen echten Hybridsportwagen im Angebot. Die nächste Frage lautet: Welche Hersteller setzen auf Hybrid? Und welche Hersteller auf vollelektrische Antriebe? „Das ist genau die Fragestellung, aber das ist die Sache der Hersteller“, sagt Linden. Die FIA hat bereits im letzten Jahr Pläne für eine vollelektrische E-GT-Serie vorgestellt, doch seither ist es still geworden um das Projekt, da die Herausforderungen komplex sind: „Beim sogenannten Hypercharging soll mit 700 kW geladen werden, das ist technisch eine große Herausforderung, gerade auch für die Rennstrecken. Vermutlich wird man im ersten Schritt versuchen müssen, erst mal Leuchtturm-Veranstaltungen mit dieser Technologie zu bestücken, auf Rennstrecken, die das leisten können“, so Linden.

Der GT-Sport ist ja in vielen Anwendungsformen auch Langstreckensport, und hier wird es noch länger dauern, bis vollelektrische GT-Wagen zum Einsatz kommen können: „Langstreckenrennen sehe ich beim gegenwärtigen Stand der Technologie eher noch nicht, und das sehen die meisten Hersteller genauso. Die E-Mobilität im GT-Sport wird aller Voraussicht nach im Sprintbereich beginnen müssen, zumindest im ersten Schritt. Zeitnah sind vollelektrische Antriebe für Rennen im Bereich von 12 oder 24 Stunden keine Lösung. Fakt ist aber auch, dass alle Hersteller ein großes Interesse an dem Thema haben“, so Linden.

Viele bewegliche Ziele

Die Abschätzung, wann was im GT-Sport kommen könnte, ist laut Lutz Leif Linden schwierig: „Man muss die Umsetzungschancen realistisch bewerten, sonst schreibt man am Ende Reglements, die nichts taugen. Dazu muss man auch die globalen Trends im Auge haben, denn nicht alles, was in Europa auf der regulatorischen Seite aktuell gespielt wird, hat in anderen Weltregionen die gleiche Bedeutung – gerade auch in Bezug auf die Zeitachse. Und dann kommt natürlich noch das Kosten-Nutzen-Verhältnis dazu, denn leistungsfähige E-GT-Rennautos werden im ersten Schritt sehr teuer sein, das kann man auch nicht wegdiskutieren.“ ■

European Le Mans Series (ELMS): Saisonauftakt in Le Castellet

Prema-Team holt den ersten Sieg

Seit der Übernahme des Prema-Teams durch die Iron-Lynx-Gruppe wird die Mannschaft konsequent auf der Langstrecke positioniert – mit der Zielperspektive, sich für Einsätze in den neuen Topklassen LMH und LMDh zu empfehlen. Beim ELMS-Auftakt in Le Castellet gelang Prema der erste große Gesamtsieg.

Von: **Marcus Schurig**

Das Prema-Trio Lorenzo Colombo, Louis Delétraz und Ferdinand Habsburg zeigte beim Prema-Debüt in der European Le Mans Series ausgezeichneten Speed und eine hohe Konstanz. Drei SC-Phasen und zwei weitere Full Course Yellow-Unterbrechungen sorgten für sehr unterschiedliche Tank- und Boxenstoppstrategien. Am Ende des auf vier Stunden angesetzten Rennens siegten Colombo, Delétraz und Habsburg (#9) mit 10,9 Sekunden Vorsprung auf den Algarve Pro Racing-Oreca LMP2 (#19) von Sophia Floersch und Bent Viscaal. Das Panis Racing-Team (#65) belegte mit seinen Piloten Job van Uitert, Julien Canal und Nico Jamin Platz 3.



MOTORSPORT-IMAGES

Das Prema-Trio Colombo, Delétraz und Habsburg siegte in Le Castellet

Kurioses Finale in der GTE-Klasse: Das Rinaldi Racing Team siegte mit einem Ferrari 488 GTE Evo, doch die Sache war extrem knapp: Rinaldi-Schlussfahrer Nico Varrone musste vor der letzten Kurve Gianmaria Bruni im Proton-Porsche 911 RSR-19 mit der Startnummer 77 hinter sich halten. Beide Fahrzeuge bogen nebeneinander auf die Start- und Zielgerade ein, der Argentinier konnte den Italiener im Elfer beim Sprint zur Ziellinie hinter sich halten und den Sieg für Rinaldi Racing sicherstellen – mit einem Vorsprung von nur 0,120 Sekunden! Platz 3 ging ebenfalls an das deutsche Proton-Team: Der Porsche mit der Startnummer 93 holte mit dem US-Schauspieler Michael Fassbender, Porsche-Werkspilot Richard Lietz sowie dem Amerikaner Zacharie Robichon den dritten Platz – das zweite Podest für den Hollywood-Star. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WACKELPARTIE MACAU-GP

Findet im November nach drei Jahren Unterbrechung wegen Corona endlich wieder das große GT3-Weltcup-Finale auf der Kultpiste in Macau statt? Die Frage lässt sich noch nicht beantworten, denn im Moment gibt es in mehreren chinesischen Provinzen harte Lockdowns nach neuerlichen Corona-Ausbrüchen. Das wird mittelfristig eher nicht zu einer Lockerung der Einreisebestimmungen führen. Die FIA muss als Ausrichter des GT3 Weltcups bis Ende Juli entscheiden, ob man grünes Licht gibt. Viel Luft, die Entscheidung weiter nach hinten zu schieben, hat die FIA nicht.

SCG 004C-HOMOLOGATION

Der amerikanische Rennsport-Tycoon Jim Glickenhaus will noch in diesem Jahr eine vollständige Homologation für sein GT3-Auto SCG 004C erwirken. „Laut FIA müssen wir 300 Fahrzeuge verkaufen – und wir haben bereits über 400 Bestellungen vorliegen", sagte Glickenhaus im Gespräch mit MSa. Der Amerikaner will das 24h-Rennen am Nürburgring noch abwarten, bevor die finale Spezifikation für die GT3-Homologation angegangen werden soll. Am Nürburgring soll die finale Spezifikation der Aerodynamik einem letzten Test unterzogen werden.

LMDh-REGLEMENT VERSPÄTET

Beim WEC-Auftakt in Sebring hatte ACO-Technikchef Thierry Bouvet angekündigt, dass das LMDh-Reglement Ende März veröffentlicht werden sollte, doch bisher ist das nicht geschehen. Die Hersteller haben Anfang April zwar eine vorläufige Version erhalten, doch offenbar wollen IMSA und ACO noch ein weiteres Konvergenz-Meeting am 22. April abwarten. Ein Thema soll dort auch die Aktivierungsgeschwindigkeit des Hybridsystems für die Hypercar-Autos sein.



FERRARI

FERRARI-ROLLOUT FÜR GT3

Ferrari hat sein neues GT3-Auto vor Ostern in Fiorano einem ersten ausführlichen Test unterzogen (siehe Bild oben). Das neue Modell 296 GT3 tritt mit einem neu entwickelten V6-Turbomotor an und wurde erstmals vom neuen GT-Entwicklungspartner Oreca entwickelt. Alessandro Pier Guidi und Andrea Bertolini saßen beim ersten Test am Steuer.

WEC SPA WIEDER MIT FANS

Der zweite Lauf zur Sportwagen-WM in Spa am 7. Mai findet erstmals wieder vor Zuschauern statt, das hat der WM-Ausrichter ACO am Oster-Wochenende bekannt gegeben. Wochenendtickets für das 6h-Rennen in Spa sind im Vorverkauf für 41 Euro zu haben und beinhalten den Zugang zum Fahrerlager, zur Fan-Zone und zum Pitwalk.

Das ADAC GT Masters trommelt am kommenden Wochenende mit 23 Autos zum Saisonauftakt in Oschersleben

ADAC GT MASTERS

Master-Arbeit

Am kommenden Wochenende geht das ADAC GT Masters in die 16. Saison. Nach der bisher kürzesten Winterpause der Serie treten 23 Fahrerduos zum Kampf um den Titel an. Neu: nachhaltigerer Sprit, die Pirelli-DHF-Reifen, andere Teams, angepasste Startzeiten – und ein Hauch Verstappen.

Von: **Bianca Leppert**

Wie viele Schlagzeilen rund um das ADAC GT Masters und die DTM gab es in der vergangenen Saison, als die beiden Serien zum ersten Mal parallel ausgetragen wurden und ein Ende für eine der beiden Serien spätestens in dieser Saison prophezeit wurde. Heuer zeigt sich jedoch: Es scheint einen Markt für beide GT3-Konzepte zu geben. Zwar musste das ADAC GT Masters mit nur noch 23 Autos etwas Federn lassen, dafür kamen neue Teams anstelle der abgewanderten hinzu. Den Abgang vom Lamborghini-Team Grasser federt beispielsweise Emil Frey Racing mit drei Huracán komplett ab. Dabei kommt mit Williams-F1-Testfahrer Jack Aitken, der beim 24h-Rennen Spa 2021 mit einem heftigen Unfall für Aufsehen sorgte, ein bekannter Name hinzu. Aitken teilt sich die Startnummer 63 mit Albert Costa. Der war im vergangenen Jahr flott unterwegs, hinterließ nach fragwürdigen Aktionen aber viel verbrannte Erde und kehrt nun zurück.

> „Es gab keine Zeit für eine vernünftige Erprobung des Sprits. Die erfolgt rennbegleitend. Daher gibt es noch Unsicherheiten.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Verstappen-Connection

Neben Aitken versprüht Thierry Vermeulen einen Hauch von Formel 1. Er ist der Sohn von Max Verstappens Manager Raymond Vermeulen und mit dem Formel-1-Weltmeister aufgewachsen. Der Aufsteiger aus dem Porsche Benelux Cup teilt sich einen Audi R8 LMS GT3 Evo II mit Mattia Drudi bei Car Collection.

Ebenfalls neu dabei: Madpanda Motorsport mit Mercedes. Auf die Marke mit dem Stern setzt auch das frisch gegründete Team rund um Philipp Zakowski und Jörg van Ommen, das unter anderem mit Dani Juncadella und Fabian Schiller als Drago Racing Team ZVO am Start ist. Für die Technik zeichnet mit Ingenieur Dirk Martin ein alter Hase mit viel Erfahrung verantwortlich.

Porsche-Neuzugang Allied Racing aus Bayern hat unter anderem in der ADAC GT4 Germany Erfolge gesammelt und gehört zu



ADAC GT MASTERS

BMW M4 GT3: Schubert hat es noch geschafft, zwei Autos zu ergattern



ADAC GT MASTERS

Emil Frey bringt drei Lambos: Costa und Aitken als Speerspitze in der #63

den Rookies der Serie – aber mit viel Motorsport-Erfahrung.

Als gute Bekannte mit Umstyling könnte man ID Racing with Herberth und Eastalent bezeichnen. ID Racing steht für Iris Dorr, die zuvor mit Molitor Racing bereits im ADAC GT Masters aktiv war. Den Porsche 911 GT3 R steuern mit Robert Renauer und Klaus Bachler zwei Herberth-Urgesteine. Und auch Eastalent hat die Fahrer Norbert Siedler und Simon Reicher behalten, ist aber nun in eigener österreichischer Mission mit dem Audi R8 LMS GT3 Evo II unterwegs und nicht mehr als Yaco Racing.

Neben all den neuen Namen sind viele alte Gesichter geblieben. So kämpft Meister Chris Mies weiter bei Land um die Titelverteidigung, allerdings mit Tim Zimmermann und nicht mehr mit Ricardo Feller. Der bleibt dem Team aus dem Westerwald aber ebenfalls treu und spannt mit Jusuf Owega zusammen. Rutronik Racing (Audi), Landgraf (Mercedes) und Schubert Motorsport (BMW) gehören zu den bekannten Stammgästen. Wobei sich der neue M4 GT3, von denen Schubert zwei im Gepäck hat, erst noch beweisen muss.

Neuer Bio-Sprit im Test

Die wohl größte Veränderung steht den Teams mit dem Biokraftstoff von Shell bevor. Der „Blue Gasoline 98 GT Masters" soll zu mehr Nachhaltigkeit beitragen und enthält 50 Prozent erneuerbare Komponenten. Damit übernimmt das ADAC GT Masters eine wichtige Vorreiterrolle. Allerdings sind einige Hersteller vorsichtig. „Wir hatten keine Zeit für eine vernünftige Erprobung", sagt Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „Die erfolgt jetzt rennbegleitend. Daher gibt es noch Unsicherheiten." Sowohl bei Audi als auch bei Porsche sind die Teams angewiesen, den Kraftstoff über Nacht abzutanken. Zusätzlich werden regelmäßig Ölproben genommen.

Die Pirelli-Reifen bringen eine weitere neue Variable ins Spiel. Die Weiterentwicklung namens DHF soll eine modifizierte Konstruktion haben, die eine verbesserte Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse bringt. Auch bei wärmeren Temperaturen sollen Stabilität und Konsistenz nun besser sein. „Auf eine Runde hast du mehr Grip, auf die Distanz ist der Reifen lange konstant", sagte Eastalent-Audi-Pilot Norbert Siedler nach dem Test in Oschersleben. Der Audi R8 LMS GT3 Evo II muss nach der Balance-of-Performance-Basiseinstufung beim offiziellen Test für das Rennwochende 15 Kilogramm einladen, Lamborghini darf hingegen fünf Kilogramm ausladen.

Mit Zahlen spielte man auch bei RTL Nitro: Auf Wunsch der Teams wurde die Startzeit der Rennen von Spätnachmittag wieder auf Mittag um 13 Uhr verlegt, was sehr positiv ankam, weil damit die lange Warterei bis zum Rennen entfällt. ■

KALENDER ADAC GT MASTERS

Startzeit: Samstag und Sonntag jeweils 13 Uhr, Übertragung ab 12.30 Uhr live bei RTL Nitro

22.4.22–24.4.22
Motorsport Arena Oschersleben
20.5.22–22.5.22
Red Bull Ring (A)
24.6.22–26.6.22
CM.com Circuit Zandvoort (NL)
5.8.22–7.8.22
Nürburgring
19.8.22–21.8.22
Family & Friends Festival DEKRA Lausitzring
23.9.22–25.9.22
Sachsenring
21.10.22–23.10.22
Hockenheimring Baden-Württemberg


ADAC GT MASTERS

Madpanda Motorsport: Neues Team mit Perez Companc und Jannes Fittje



Erfolgsmodell

Alle drei Jahre wieder kommt in der GT3-Welt ein neuer Homologationszyklus. Audi hat ihn genutzt, um den erfolgreichen R8 LMS noch besser zu machen. Tracktest mit dem neuen „evo II" in Imola.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Liste der Titel und Siege bei wichtigen Sportwagenrennen ist schier endlos. Und doch geht die Entwicklung des R8 LMS immer weiter. Für die zweite Evolutionsstufe der zweiten Generation hat Audi Sport sich gleich fünf Bereiche vorgenommen: Aerodynamik, Fahrwerk, Motor, Traktionskontrolle und Klimatisierung. Aerodynamisch fällt gleich der nun von hinten aufgehängte Heckflügel ins Auge. Den kennt man schon vom GT2-Modell, nun ziert er auch den GT3-Renner.

Der Heckflügel ist nicht nur optisch Dreh- und Angelpunkt des neuen Aero-Pakets, er trägt auch rund fünf Prozentpunkte mehr zum unveränderten Gesamtabtrieb bei. Dafür wurde der hintere Diffusor etwas beschnitten, der entsprechend weniger Abtrieb erzeugt. „Der Flügel steht immer sauber im Wind und ist nicht so abhängig von der Fahrhöhe", erklärt Audis GT3-Projekt- und Einsatzleiter Stefan Gugger diese Umverteilung.

Die Aerodynamik wird also nicht mehr so sehr von fahrdynamischen Grenzzuständen wie etwa beim Anbremsen oder auf Bodenwellen aus dem Gleichgewicht gebracht. Ein GT3-Rennwagen erzeugt bei 200 km/h immerhin rund 600 kg aerodynamischen Abtrieb, das Plus an Berechenbarkeit ist also sehr willkommen.

Mehr Möglichkeiten

Unter der Außenhülle gibt es wie erwähnt ebenfalls Neues. Statt Zwei-Wege-Dämpfern wie bisher sind diese nun vierfach verstellbar. „Das generiert einen Mehrwert, weil es jedes Mal viel Zeit und Geld kostet, einen Dämpfer anpassen zu lassen. Mit einem Vier-Wege-Dämpfer kann man eine größere Bandbreite abdecken, ohne dass man etwas umbauen muss", sagt Gugger. Die Kehrseite der Medaille ist dabei, dass man sich auch leichter verrennen kann. „Aber da sehe ich es als unsere Aufgabe, dem Kunden ein möglichst gutes Grund-Setup zu liefern. So kann er immer wieder zurück zur Basis."

> „Die Aufgabe war, das Auto noch neutraler und einfacher zu fahren zu machen. Nicht nur für Profis, sondern vor allem auch für die Gentlemen. Das ist gut gelungen."
>
> Markus Winkelhock

Was den fahrerischen Aspekt angeht, steht mir für den Tracktest Audi-Werkspilot Markus Winkelhock zur Seite. „Die Aufgabe war, das Auto noch neutraler und einfacher zu fahren zu machen. Nicht nur für Profis, sondern vor allem für die Gentlemen. Das ist gut gelungen", sagt der Schwabe. Das größte Manko des Vorgängers sei gewesen, dass er beim Einlenken oft ins Übersteuern kam. Das ist nun ausgetrieben. Vorder- und Hinterachse seien jetzt sehr „connected", sagt Winkelhock.

Was der Profi auch merkt, ist das erhöhte Motordrehmoment im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich. Im direkten Vergleich zur immer öfter turbobefeuerten Konkurrenz fehlte es zuletzt ein wenig am Durchzug – zum Beispiel bei rollenden Starts oder im Überrundungsverkehr auf der Nordschleife.

Das Drehmomentplus erreicht man durch einen um 30 mm verlängerten Ansaugtrakt. Der kostet zwar in der Theorie obenrum ein bisschen Leistung, das kann in der Praxis mit anderen Schaltdrehzahlen aber gut kompensiert werden. „Man kommt nie in den Bereich, in dem die Leistung abfällt", bestätigt Gugger. „Es hat auch noch kein Fahrer berichtet, dass es obenraus träger wirkt."

Last but not least hat der Fahrer noch zwei weitere neue Annehmlichkeiten. Die Traktionskontrolle ist nun zweifach verstellbar – einmal ab wie viel Schlupf sie eingreift und einmal wie früh sie die Leistung wieder



AUDI/BODO KRAELING

Zum Tanz gebeten: Der Audi R8 LMS evo II beim MSa-Tracktest in Imola

freigibt. Das sorgt f ür eine harmonischere Regelung, die zudem auch für jeden Fahrer mehr individuelle Möglichkeiten bietet.

Die mit dem evo II neu eingeführte Klimaanlage ist nicht nur für Amateur-Fahrer gedacht, sondern auch für Profis nützlich. Zum Beispiel bei Langstreckenrennen, wo mit kühlerem Kopf die Konzentration auch im Doppelstint besser erhalten bleibt. „So kann man auch Performance generieren", weiß Winkelhock.

Schneller Ritt in Imola

Mit diesem Vorwissen steigt es sich ganz entspannt ins nach LMP1-Sicherheitsstandards gebaute R8-Cockpit. Der Rennsitz ist fest verbaut, aber Lenkrad und Pedale sind schnell passend eingestellt. Einige letzte Anweisungen von Winkelhock, und schon schieben mich die Mechaniker vor die Box. Für sieben Runden haben der R8 und ich nun das Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola ganz für uns alleine.

Das Anfahren ist im Audi überhaupt kein Problem. Es gibt zwar am Lenkrad noch eine Wippe zur Bedienung der Kupplung, doch die wird nur gezogen, um den ersten Gang einzulegen und dann gleich wieder losgelassen.

Mit gehaltenem „Start"-Knopf geht es sanft aufs Gas, und der R8 rollt butterweich an. Am Boxenausgang wird der Pit Limiter ausgeschaltet, und direkt knallt der Helm ans Sitzpolster. Was für eine Leistungsexplosion! Und was für eine Soundkulisse, obwohl heute beim Test nur die leise Abgasanlage verbaut ist.

Untermalt vom V10-Sägen jage ich Richtung Tamburello durch die Gänge, um dann beim 200-Meter-Schild viel zu früh und viel heftiger als gedacht beim Tritt auf die Bremse die nächste Fliehkraft-Überraschung zu erleben. Sobald man die von Traktionskontrolle und ABS regulierte Längsdynamik mit seinem Gehirn vernetzt hat, folgt das Herantasten an die querdynamischen Möglichkeiten.

Die langsameren Abschnitte hat man durch das zugängliche Handling schnell im Griff, weiter entfernt bleibt das Limit dagegen noch in schnellen Ecken wie der Piratella – hier muss man sich, Berechenbarkeit hin oder her, erst mal an den aerodynamisch erzeugten Zusatz-Grip herantasten. Für das Gefühl, dass der R8 in den nächsten drei Jahren noch viele weitere Erfolge einfahren dürfte, reicht es trotzdem. ■

DIE TECHNIK

Karosserie
GT3-Rennwagen, CFK- und Aluminium-Karosserie mit tragendem Stahl-Überrollkäfig

Motor/Getriebe
V10-Saugmotor (40 Ventile), längs vor der Hinterachse, Hubraum 5200 cm^3, max. 585 PS*/über 550 Nm*, sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe mit Wippenschaltung, Hinterradantrieb

Maße und Gewicht
L 4599 mm x B 1997 mm x H 1171 mm, Radstand 2700 mm, Felgen 12,5 x 18 Zoll vorn, 13 x 18 Zoll hinten, Reifengröße 30-68/18 (v.), 31-71/18 (h.), Gewicht mind. 1235 kg*

Bremsen
Zweikreis-Bremsanlage, 380 mm vorn, 355 mm hinten, Renn-ABS (12 Stufen)

Preis
429 000 Euro (zzgl. MwSt.)

*je nach BOP-Einstufung



AUDI/BODO KRAELING

Einweisung vom Profi: Markus Winkelhock erklärt die Bedienung



AUDI/BODO KRAELING

Die Traktionskontrolle (TC) kann beim evo II zweifach angepasst werden



AUDI/BODO KRAELING

Hinter der fetten Brembo-Bremse gibt es jetzt Vier-Wege-Dämpfer



AUDI/BODO KRAELING

Noch mehr Stabilität: Neuer Heckflügel mit umgekehrtem Schwanenhals

Wer kann liefern?



Im Vorjahr in Kroatien hui, diese Saison bisher pfui: Adrien Fourmaux im Ford

ROESELER

Der Respekt der Weltelite vor den buckligen Asphaltpisten mit ihren unterschiedlichen Oberflächen und dem ständig wechselnden Grip in Kroatien ist groß. Trotzdem schielen nahezu alle Teams auf maximale WM-Zähler.

Von: **Reiner Kuhn**

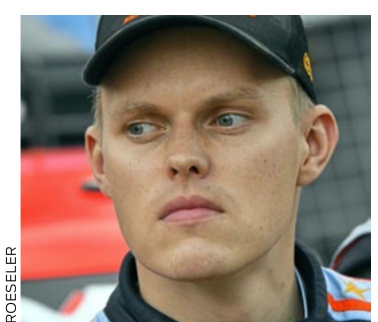
Kurzer Rückblick nach sechs Wochen Pause: Vor zwölf Monaten kämpften die WM-Asse erstmals in Kroatien um WM-Punkte. Nach einem Ausrutscher in der allerletzten Kurve musste sich Elfyn Evans um sechs Zehntelsekunden geschlagen geben. Sein Glück dieses Mal: Vorjahressieger und Weltmeister Sébastien Ogier ist nicht am Start. Leichter wird die Aufgabe für den Waliser dennoch nicht. Denn nach Fahrfehlern in Monte Carlo und Schweden und nur vier mageren WM-Zählern muss der Vizeweltmeister in Toyota-Diensten nun liefern.

Ähnliches gilt für Hyundai-Star Ott Tänak: Auch der Weltmeister von 2019 vermasselte den Saisonstart und hat nur einen WM-Zähler mehr auf dem Konto als Evans. Andere reisen ebenfalls mit gemischten Gefühlen nach Zagreb: Thierry Neuville hofft nach intensiven Testfahrten im i20 Rally1 auf einen Befreiungsschlag, liegt er doch nach zwei Rallyes schon 24 Punkte hinter WM-Leader Kalle Rovanperä. Der Finne segelte hier im Vorjahr nach wenigen Metern von der Strecke und vermisst wertvolle Streckenkenntnisse.

Bammel auch im M-Sport-Lager, allen voran bei Adrien Fourmaux: Vor zwölf Monaten feierte der hier ein beindruckendes WRC-Debüt und stürmte auf Gesamtrang 5. Nun kämpft der Franzose nach zwei Nullnummern um den Anschluss. Sein M-Sport-Teamkollege und WM-Rückkehrer Pierre-Louis Loubet kann anders als Hyundai-Youngster Oliver Solberg auf seine Kroatien-Erfahrungen aus dem Vorjahr bauen.

Ein knappes Viertel ist neu

Kopfzerbrechen bereitet den Teams auch das zu erwartende Aprilwetter von eitlem Sonnenschein bis kühlen Regenschauern. Die neue Dreitageshatz führt über



ROESELER

Braucht dringend Punkte: Ott Tänak

1642,18 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen und insgesamt 291,84 WP-Kilometern.

Die Spitze des 66 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden elf Rally1-Hybride von Ford (4), Hyundai (3) und Toyota (4). Dahinter brennt einmal mehr die Luft: In der breit und top besetzten WRC2 gehen insgesamt 29 Teams auf fünf verschiedenen Fahrzeugmarken auf Punktejagd (siehe Randspalte). Nach dem Saisonauftakt in Schweden hat sich auch in der mit Ford Fiesta Rally3 von M-Sport ausgetragenen Junioren-WM im Rahmen der WRC3-Kategorie das Feld auf elf Teilnehmer erhöht. Ebenso viele frontgetriebene Rally4-Autos von Ford und Peugeot runden den bunten Reigen ab. ■

WM-NACHRICHTEN

WRC2: KAMPF DER MIKKELSEN-VERFOLGER

Selten war die WRC2 breiter und stärker besetzt. Abgesehen von WRC2-Champion und Tabellenführer Andreas Mikkelsen sind viele Mitfavoriten und Asphalt-Glüher am Start. So trifft das Ford-Duo Erik Cais und Jari Huttunen auf das Skoda-Quartett aus Nikolay Gryazin, Emil Lindholm und den Ex-Europameistern Chris Ingram sowie Kajetan Kajetanowicz. Doch Vorsicht: Das Citroën-Trio Eric Camilli, Yohan Rossel und Stéphane Lefebvre muss man ebenso auf dem Zettel haben wie Hyundai-Einzelkämpfer Gregoire Munster und VW-Pilot Georg Linnamäe.

WRC2 MASTERS: KREMER GEGEN BURRI

Die neu geschaffene WRC2-Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre bietet das wohl bunteste Teilnehmerfeld. Neben Tabellenführer Mauro Miele und zwei italienischen Landsmännern sind sechs weitere Fahrer aus sechs Nationen, darunter der Japaner Osamu Fukunaga, der Brasilianer Paulo Nobre (beide Skoda) oder der 77 Jahre junge Niederländer Henk Vossen (Ford) am Start. Besonders gespannt sein darf man auf das Duell des dreimaligen Deutschen Meisters Armin Kremer (Skoda) mit dem viermaligen Schweizer Champion Oliver Burri (Volkswagen).

WRC3: FRANCESCHI IST NACH REHA ZURÜCK

Wie in Schweden machen die WM-Junioren auch in Kroatien den Klassensieg unter sich aus. Besonders freut sich Jean-Baptiste Franceschi auf den Start im allradangetriebenen und gut 230 PS starken Ford Fiesta Rally3. Der amtierende Junioren-Europameister musste nach einem schweren Unfall Ende November ins künstliche Koma versetzt werden. Zwei größeren Operationen folgte eine dreimonatige Reha und Anfang April ein privater Kurzeinsatz. ■ RK



Rovanperä: Schon vorher mehr Kroatien-Kilometer gesammelt als bei der Rallye 2021

PIRELLI

Rallye-WM

Rovanperäs Reifen-Glück

Das Glück ist auf der Seite des WM-Leaders: Vor der Rallye Kroatien kann beim ersten von drei offiziellen Pirelli-Reifentests ausgerechnet Kalle Rovanperä zusätzliche Asphalt-Kilometer abspulen.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Prozedere wurde schon im Vorjahr fixiert: Um die Reifen auf die Rally1-Hybrid-Boliden abzustimmen, erhält Exklusivausrüster Pirelli während der Saison drei exklusive Testsessions. Denn schon in der vergangenen Saison zeigte sich, dass Pirellis interne Tests mit einem älteren Citroën C3 WRC nur bedingt die Anforderungen im Ernstfall widerspiegeln. Ergo legte die FIA gemeinsam mit den drei Herstellern fest, dass Pirelli den Zeitpunkt und Untergrund für drei dreitägige Entwicklungstests auswählen kann. Das Los entscheidet über das Team, am Steuer muss jeweils der punktbeste Werksfahrer sitzen.

Für Toyota-Pilot Kalle Rovanperä ein Glücksgriff, gerade im Vorfeld der Rallye Kroatien, bei der er im Vorjahr nach wenigen Kurven abflog. „Auch wenn dies ein Blindtest war, ich also nicht wusste, was für Reifen sie mir gerade aufs Auto packen, ist es natürlich eine gute Gelegenheit, mehr Fahrpraxis zu sammeln. Denn egal welche Konstruktion und Mischungen Pirelli letztendlich ausprobierte, konnte ich dabei viel über den unterschiedlichen Grip und die Nutzung des Extra-Boosts lernen“, freut sich Rovanperä gemeinsam mit Toyota-Cheftechniker Tom Fowler über das Losglück.

Dieser Test war für uns alle wichtig“, sagt Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni. „Es ging schließlich darum zu prüfen, wie die unterschiedlichen Reifenmischungen mit den höheren Anforderungen der neuen Autos funktionieren, schließlich sind die Rally1-Autos nicht nur schwerer, sondern haben auch mehr Leistung. Der Extra-Boost ist ein zusätzlicher Aspekt in Sachen Haftung und Verschleiß.“

Noch ist offen, wann und auf welchem Untergrund Pirelli den nächsten Test plant. Klar ist nur eines: Zum Zuge können nur noch die punktbesten Piloten von Hyundai oder M-Sport kommen. ■

WRC2

Gryazin im FIA-Fokus

Um am bevorstehenden WM-Lauf teilzunehmen, muss sich Nikolay Gryazin gegen die russische Invasion aussprechen – trotz Doppelstaatsbürgerschaft.

Anfang März verurteilte die FIA „ die russische Invasion in der Ukraine unmissverständlich“. Russische und weißrussische Fahrer müssen sich seither schriftlich gegen den Angriffskrieg aussprechen. Daher richten sich vor der Rallye Kroatien die Blicke auf Nikolay Gryazin und dessen Beifahrer Konstantin Aleksandrov, die bei einer Testrallye in Slowenien noch mit lettischen Lizenzen starteten.

Doch anders als bei regionalen und nationalen Veranstaltungen ist in der WM allein die Nationalität für die Startberechtigung ausschlaggebend. Eine Hintertür scheint es für den Moskauer Gryazin, der auch einen bulgarischen Pass besitzt, nicht zu geben: Eine schriftliche Kriegsabsage sei auch für Personen mit doppelter Staatsangehörigkeit zwingend, stellt die FIA klar. ■ RK

ROESELER

Darf keine Flagge zeigen, muss aber Farbe bekennen: der Russe Gryazin

Rally-Raid-WM

M-Sport goes offroad

Gemeinsam mit den südafrikanischen Offroad-Experten um Neil Woolridge entwickelt M-Sport einen Ford Raptor T1+ für die Topklasse der Rallye Dakar.

Neben den vielschichtigen Aktivitäten im Kundensport vom kleinen Fiesta Rally5 bis zum Rally2-Turboallradler, dem Werks-Engagement mit dem Puma Rally1 und der Motorenentwicklung für den künftigen Mustang GT3 haben M-Sport-Boss Malcolm Wilson und sein Sohn Matthew ein neues Geschäftsfeld im Visier: Nach einem Besuch bei Neil Woolridge Motorsport (NWM) in Südafrika will man bei der Weiterentwicklung eines Ford Raptor T1+ für die florierende Topklasse in der Rally-Raid-WM helfen. Während sich die südafrikanischen Experten um die Offroad-Technik kümmern, will M-Sport sein Kundensport-Know-how bei der Einsatzbetreuung einbringen und künftig mehrere Kundenautos bei der Rallye Dakar an den Start bringen. ■ RK



M-SPORT

Kundensport jetzt auch in der Wüste: M-Sport erweitert das Geschäft

Die üblichen Verdächtigen


Generalprobe gewonnen: Dominik Dinkel fühlt sich im Ford Fiesta bereit

DÖRRENBÄCHER

Nach zwei erfolglosen Anläufen in den Vorjahren beginnt die neue Saison der Deutschen Rallye-Meisterschaft am Freitag im Erzgebirge. Der Kreis der Favoriten ist bekannt, und doch gibt es die eine oder andere Veränderung.

Von: **Michael Heimrich**

Das Aufatmen war deutlich zu spüren. Nach zwei Corona-bedingten Absagen kann die Rallye Erzgebirge endlich stattfinden. Die Veranstalter trauten der Sache bis zuletzt nicht und entschieden sich für einen ungewöhnlichen Zeitplan, um möglichst flexibel zu bleiben. Nach dem Auftakt am Freitag geht es erst am Samstagmittag weiter, zuvor werden noch Strecken besichtigt. Durch den veränderten Ablauf verschiebt sich der Zeitplan der mit 106 WP-Kilometern extrem kurzen Veranstaltung bis in den Abend.

Mit Unterstützung von Ruben Zeltner ist der Sachsenring nach 17 Jahren Abstinenz wieder Dreh- und Angelpunkt der Rallye Erzgebirge. Natürlich ist der Hausherr mit von der Partie, allerdings mit neuem Wettkampfgerät. Weil der Unfallschaden am Porsche noch immer nicht restlos behoben ist, mietete sich Zeltner kurzerhand den Mercedes 190E von Timo Rumpfkeil – in Sachen Sound und Spektakel sicher kein Rückschritt.

Die Augen der heimischen Fans sind vor allem auf Julius Tannert gerichtet. Der Zwickauer will dort anknüpfen, wo die letzte Saison aufgehört hat und den nächsten Gesamtsieg feiern. Damit es endlich mit dem Titel klappt, hat Tannert keinen Stein auf dem anderen gelassen. Erstmals startet er mit dem VW Polo R5, und mit Frank Christian hat er einen international erfahrenen Beifahrer an seiner Seite.

Alle gegen Griebel

Der Weg zur Meisterschaft führt erneut über Marijan Griebel. Der schnellste Polizist Deutschlands bleibt seiner Truppe treu und startet im Citroën C3 Rally2 des französischen Sainteloc-Teams. „Nach zwei Titeln habe ich keinen besonderen Druck. Den dürften meine Mitstreiter haben, die noch nie Meister waren“, meinte Griebel.

Dominik Dinkel hatte im vergangenen Jahr die Hand am Pokal, bis ihn im Finale ein Elektronikdefekt ausbremste. Der Ärger hat sich längst in frische Motivation verwandelt, der Franke schenkt dem österreichischen ZM-Team erneut das Vertrauen und will im Ford Fiesta Rally2 ganz vorne landen. „Mit unserem Paket brauchen wir uns sicher nicht zu verstecken“, so Dinkel, der sich mit einem Sieg bei der Oster-Rallye in Tiefenbach bestens präpariert zeigt. Unterdessen erfüllte sich für Philip Geipel ein lang gehegter Wunsch. Sein Partner Speedlife-Motorsport wechselte auf die neueste Evo-Stufe des Skoda Fabia Rally2, und nach zwei Jahren in der DRM sieht sich der ehemalige Rundstreckenpilot reif für den ersten Sieg.

Einer fehlt

Mit 18 Fahrzeugen ist die Topklasse „RC2“ schon beim Saisonauftakt bestens besetzt. Ein schneller Name fehlt jedoch. Christian Riedemann gelang es nicht, das nötige Budget für sieben Läufe auf die Beine zu stellen. Der Sulinger wird erst bei seinem Heimspiel Anfang Mai ins Geschehen eingreifen.

Wer denkt, nur die Spitze verspräche Spannung, sollte in die RC4-Klasse schauen: Sepp Wiegand meldet sich im Peugeot 208 zurück und trifft nicht nur auf die neue Nachwuchshoffnung René Noller (Opel), sondern mit Raffael Sulzinger (Ford), Nico Knacker (Renault), Martin Christ (Opel) oder Ron Schumann (Opel) auf große Konkurrenz, die mit ihren Frontrieblern durchaus für Top-10-Platzierungen infrage kommt. ■

DRM-KALENDER 2022

22. – 23.04.	Rallye Erzgebirge
06. – 07.05.	Rallye Sulingen
01. – 02.07.	Rallye Mittelrhein
19. – 20.08.	Saarland-Pfalz Rallye
30.09. – 01.10.	Cimbern-Rallye
14. – 15.10.	3-Städte-Rallye


DÖRRENBÄCHER

Neues Auto, neuer Beifahrer: Julius Tannert



DÖRRENBÄCHER

Saisonziel klar: Marijan Griebel will den dritten Titel



DÖRRENBÄCHER

Gaudi-Burschen: Zeltner und Windisch im 190E



Selbst für Dirt zu dreckig: Regen machte die Strecke schlammig

MOTORSPORT IMAGES

Dirt-Rennen Bristol

Schlammschlacht Nr. 2

Regen machte die zweite Ausgabe des Dirt-Spektakels wiederholt zu einer Hängepartie. Nach zwei Unterbrechungen und einem Abräummanöver an der Spitze durfte Kyle Busch (Toyota) seinen ersten Saisonerfolg bejubeln.

Von: **Philipp Körner**

Auch wenn es nicht so aussehen mag: Die Vorbereitung eines Lehm-Ovals kommt einer Kunst gleich. Über mehrere Tage müssen die Streckenarbeiter die Oberfläche umpflügen, wässern und abschließend verdichten. Dasselbe Spiel wird häufig auch am Renntag selbst wiederholt, um den Piloten unterschiedliche Linien mit sich abwechselnder Beschaffenheit zu ermöglichen. Dementsprechend können schon Nuancen einen gewaltigen Einfluss auf das Racing auf Lehm haben. Ist die Oberfläche zu trocken, raubt Staub zum Beispiel die Sicht, ist sie zu feucht, setzt Schlamm die Fronten der Autos zu und lässt sie übertrieben rutschen.

Erst Schlamm, dann Regen

Beim zweiten Dirt-Rennen der modernen NASCAR-Cup-Ära trat diesmal der zweite Fall ein. Nachdem die provisorische Lehmschicht auf dem Bristol Motor Speedway zunächst nicht gut genug verdichtet war und so die Einlässe verstopfte, sorgten unterschiedlich starke Regenfälle für zwei Unterbrechungen in der zweiten Rennhälfte.

Zu Beginn führte der Dirt-Spezialist Chase Briscoe das Rennen an. Der Fahrer des Stewart-Haas-Ford mit der Nummer 14 wurde jedoch Opfer eines Reifenschadens und musste sich nach einem Notfall-Stopp wieder nach vorne kämpfen. An seine Stelle trat mit Kyle Larson (Hendrick-Chevrolet) der nächste große Dirt-Fan. Der amtierende Meister, der fast alle großen Lehm-Klassiker bereits gewinnen konnte, setzte seine Erfahrung schnell in einen gewaltigen Vorsprung um und gewann seine erste Stage in dieser Saison.

In der zweiten Stage leistete dann Daniel Suárez (Trackhouse-Chevrolet) lange Führungsarbeit. Strategiebedingt wurde er aber kurz vor Ende des zweiten Abschnitts von Briscoe abgelöst. Der Mann aus Indiana sah während der ersten Regenunterbrechung damit länger wie der glückliche Abbruch-Sieger aus, musste aber nach einer längeren Streckenaufbereitung wieder ausrücken.

Busch fühlt sich wie Senior

Mit 100 noch ausstehenden Runden führte Kyle Busch (Gibbs-Toyota) das Feld beim Restart an. Ein gewaltiger Rutscher warf den zweimaligen Cup-Champion jedoch direkt etwas zurück. Busch konnte sich allerdings in der Führungsgruppe halten. An deren Spitze war nun Chevy-Youngster Tyler Reddick. Die Kalifornier, der für das Traditionsteam Richard Childress Racing antritt, überlebte zahlreiche Restarts und konnte so wiederholt von seinem Debüt-Sieg im Cup träumen. Die zweite Regenpause eines langen Rennabends verstärkte die Hoffnung noch mal.

Doch auch diesmal leisteten die Streckenarbeiter gute Arbeit und konnten trotz Niesel genügend Grip aus dem roten „Tennessee clay“ herauskitzeln. Im Laufe der finalen 24 Runden spitzte sich alles auf ein abschließendes Duell zwischen Reddick und seinem Verfolger Briscoe zu.

Der Ford-Pilot rutschte in der letzten Runde unterhalb von Reddick, verlor dabei aber die Kontrolle und zwang beide in einen Dreher. Der eigentlich geschlagene Kyle Busch fuhr dankend vorbei und bekam unter lauten Buhrufen die Zielflagge ausgehändigt. „Ich fühle mich wie Dale Earnhardt Senior, das ist klasse. Dabei habe ich doch gar nichts angestellt“, spielte Busch auf den legendären „Intimidator“ an. Reddick ärgerte sich derweil: „Ich hätte einfach mehr Vorsprung gebraucht, das Manöver gehört bei Dirt dazu. ■



MOTORSPORT IMAGES

Lerneffekt: Ein progressiveres Banking erlaubte dieses Jahr mehrere Linien



MOTORSPORT IMAGES

Übermütig: Chase Briscoes Abräummanöver kostete Tyler Reddick den Sieg



MOTORSPORT IMAGES

Rekord eingestellt: Kyle Busch gewann in 18 aufeinanderfolgenden Saisons

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
9. von 38 Meisterschaftsläufen

	Fahrer	Marke
1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
7.	Christopher Bell (USA)	Toyota
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	Michael McDowell (USA)	Ford
10.	Ty Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 9 von 38 Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Elliott (Chevrolet)	324 Punkte
2.	Blaney (Ford)	321
3.	Logano (Ford)	303
4.	Byron (Chevrolet)	295
5.	Bowman (Chevrolet)	273
6.	Kyle Busch (Toyota)	273
7.	Truex Jr. (Toyota)	253
8.	Chastain (Chevrolet)	250
9.	Larson (Chevrolet)	249
10.	Briscoe (Ford)	245

NASCAR Truck Series in Bristol (Dirt)

Sieg trotz Schnitzer

Fast hätte ein Kommunikationsfehler das Rennen von Ben Rhodes zerstört, doch der Toyota-Pilot kämpfte sich kurz vor Ende an die Spitze zurück.

Von: **Philipp Körner**

Beim großen Siegerinterview rückte Ben Rhodes mit der Wahrheit heraus: „Als ich vom TV-Kommentator gefragt wurde, ob ich während der ersten Stage-Pause absichtlich nicht gestoppt habe, hätte ich das eigentlich bejahen müssen. Das war natürlich nicht der Plan, aber mein Toyota Tundra war perfekt für die Aufholjagd."

Dem Titelverteidiger der dritten NASCAR-Liga wäre fast eine Besonderheit des Dirt-Rennens um die Ohren geflogen: Da die Ausfahrt zu eng ist und die Pitlane eine unterschiedliche Oberfläche hat, konnten die Teams nur in den Pausen die Reifen wechseln und tanken. Durch eine dafür ausgerufene Rotflaggenunterbrechung gab es effektiv keine Verschiebungen beim Service. ThorSport-Fahrer Rhodes wollte wie viele direkt in Pause 1 den nötigen Tausch durchziehen, verpasste aber die Einfahrt. So konnte er zwar beide Stages gewinnen, hatte aber den Nachteil einer hinteren Startposition durch den späteren Stopp in Pause 2.

Für die Krönung seiner selbst verschuldeten Aufholjagd knackte der Fahrer aus Kentucky den Chevy-Konkurrenten Carson Hocevar. Der 19-Jährige führte von Runde 92 bis 146. Für die abschließenden vier Umläufe konnte er Rhodes nicht halten. Ähnlich wie Reddick im Cup (siehe links) ärgerte sich der geschlagene Youngster: „Er rutsche in die Lücke, und ich hätte das wissen müssen und ihn hart bekämpfen sollen. Es ist doof, Zweiter zu sein. Besonders schlimm ist es, wenn man so nahe dran ist." ■

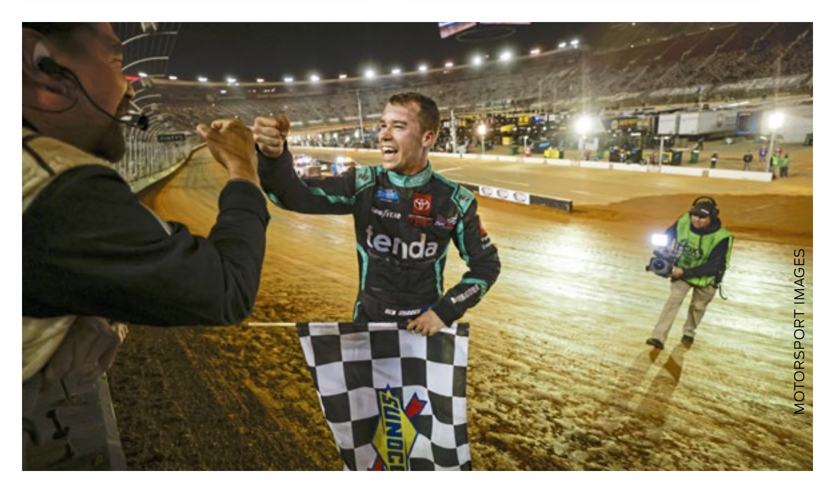
NASCAR TRUCK SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
6. von 23 Meisterschaftsläufen

	Fahrer	Marke
1.	Ben Rhodes (USA)	Toyota
2.	Carson Hocevar (USA)	Chevrolet
3.	John H. Nemechek (USA)	Toyota
4.	Parker Kligerman (USA)	Chevrolet
5.	Christian Eckes (USA)	Toyota
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Grant Enfinger (USA)	Chevrolet
9.	Matt Crafton (USA)	Toyota
10.	Zane Smith (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 6 von 23 Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Rhodes (Toyota)	265 Punkte
2.	C. Smith (Toyota)	227
3.	Friesen (Toyota)	214
4.	Z. Smith (Ford)	211
5.	Nemecheck (Toyota)	203
6.	Eckes (Toyota)	193
7.	Majeski (Toyota)	187
8.	Gray (Ford)	180
9.	Hocevar (Chevrolet)	170
10.	Crafton (Toyota)	163



MOTORSPORT IMAGES

Fist-Bump für den Sieger: Toyota-Fahrer Ben Rhodes war nicht zu schlagen

BTCC

Der Start ins Hybrid-Zeitalter

Am kommenden Wochenende startet die britische Tourenwagen-Meisterschaft in die neue Saison. Als erste große Tourenwagen-Serie hat sie einen Hybrid-Antrieb an Bord.

Von: **Michael Bräutigam**



BTCC

Titelverteidiger Ashley Sutton wechselt in den NAPA-Ford und trägt das goldene Kennzeichen des Champions

Die BTCC ist die Institution unter den europäischen Tourenwagenserien. Und dazu ist sie wohl auch die am härtesten umkämpfte. Ab der am Wochenende in Donington Park beginnenden Saison 2022 ist sie zudem auch die mit der Vorreiterrolle in Sachen Hybrid. Dem Erfolg der Serie tut das keinen Abbruch, mit 29 Autos ist das Feld wieder gefüllt. Hier auch schon der Nachtrag zur letzten Woche: Es ist tatsächlich Nicolas Hamilton, der sich den Drive im letzten freien Cockpit sicherte.

Beim Medientag in Thruxton wurde das Hybridsystem noch einmal der Generalprobe unterzogen und dabei auch bekannt gegeben, wie die elektrische Extra-Power genutzt werden soll.

Grundsätzlich stehen jedem Fahrer 15 Sekunden Zusatzleistung pro Runde zur Verfügung, allerdings erst ab einer Geschwindigkeit von 75 mph (ca. 121 km/h). In der ersten Runde nach dem Rennstart beziehungsweise einem Restart darf das System, das rund zehn Prozent Zusatzleistung bringt, nicht genutzt werden.

Außerdem ersetzt das von Cosworth für alle Autos einheitlich bereitgestellte Paket die bisher verwendeten Erfolgsgewichte. Die Top 10 der Tabelle dürfen im Qualifying nicht so viel Elektro-Power nutzen, der Tabellenführer muss sogar ganz ohne auskommen. Platz 2 bekommt nur 1,5 Sekunden, Platz 3 nur drei Sekunden und so weiter. Im ersten Rennen des Wochenendes darf der Tabellenführer in zehn Runden keinen Hybrid nutzen (in Rennen mit mehr als 17 Runden sogar für 15 Runden), der Tabellenzweite in neun Runden etc.

Für das jeweils zweite und dritte Rennen des Wochenendes gelten diese Einschränkungen für die Top 10 des vorangegangenen Rennens. Fürs Quali und erste Rennen beim Auftakt gibt es keine Restriktionen. ■

ADAC TCR Germany

13 Stammstarter und ein Gast

Mit 14 Autos startet am Wochenende die ADAC TCR Germany in die Saison. In Oschersleben wird man auch einige neue Gesichter sehen können.

Von: **Michael Bräutigam**



ADAC

Einer der Neueinsteiger: Max Frederik Gruhn im Audi RS 3 LMS gen II

Als große Favoriten auf die Titel stehen sicher wieder die Fahrzeuge von Engstler Motorsport am Start. Die sind in diesem Jahr wie berichtet aber nicht mehr aus dem Hause Hyundai, sondern Honda. Mit Martin Andersen hat man den Vorjahres-Vizemeister weiter an Bord, der damit automatisch zum größten Meisterschaftskandidaten aufrückt. Der Test-Schnellste Szymon Ladniak wird sicher nicht nur in der Junior-Wertung mitreden, und mit Roland Hertner als Drittem im Bunde hat man den Titelverteidiger der Trophy-Wertung ebenfalls nach wie vor im Aufgebot.

Hertners einziger Gegner um die Trophy-Krone ist Vincent Radermecker, der im Holden Astra von den Neueinsteigern Maurer Motorsport antritt. Im zweiten Auto startet Motorsport-Quereinsteiger Michael Maurer.

In der Junior-Wertung kämpfen neben Ladniak auch René Kircher (ROJA-Hyundai) und Max Frederik Gruhn (Gruhn-Audi) um die Pokale. Als weiterer Junior ist beim Auftakt auch Gaststarter Albert Legutko im teameigenen Honda mit von der Partie.

Insgesamt sind 13 Fahrzeuge für die Saison eingeschrieben. Neben den drei Engstler-Honda und den zwei Maurer-Astra sind das insgesamt drei Hyundai von ROJA Motorsport, wobei Teamchef Robin Jahr sowie Jessica Bäckman in einem Veloster starten werden. Dazu kommen die Einzelkämpfer Gruhn, Jonas Karklys (NordPass-Hyundai), Patrick Sing (RaceSing-Hyundai) sowie die Neueinsteiger Kai Rosowski (K-Ro Racing-Audi) und Dorian Guldenfels (NS-Competition Cupra). Die Rennen (Samstag um 14.40 Uhr, Sonntag um 16.05 Uhr) werden im Livestream auf www.sport.de übertragen. ■

WTCR

Kalender-Update

Die WTCR hat die Ersatztermine für die ausgefallenen Rennen in Most und Sotschi bekannt gegeben – Vallelunga und der Anneau du Rhin springen ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Vier Wochen später als ursprünglich geplant soll in gut zwei Wochen endlich die Saison starten. Nach dem abgesagten Event in Most wird der Auftakt auf dem Stadtkurs von Pau über die Bühne gehen.

Nachdem Most und zuvor schon Sotschi abgesagt werden mussten, hat man nun das Kalender-Update herausgegeben. Die erste Lücke füllt Vallelunga. Vor den Toren Roms wird am Wochenende des 23./24. Juli gefahren. Zwei Wochen später gastiert man nach dem Auftakt bereits zum zweiten mal in Frankreich: Auf dem Anneau du Rhin (zu Deutsch: Rheinring) wird Anfang August gefahren. Das wird vor allem Tourenwagen-Fans im Südwesten Deutschlands freuen, denn die Strecke liegt nur rund 15 Kilometer hinter der Grenze.

Während man sich in Vallelunga dem ETCR-Weltcup anschließt, ist man im Elsass alleinige Hauptattraktion. Dank Yvan Muller und Yann Ehrlacher, die beide aus der Region kommen, kann man sich auch ziemlich sicher sein, das ein oder andere Ticket zusätzlich zu verkaufen.

Der Rest des Kalenders bleibt unangetastet, die asiatischen und speziell chinesischen Rennen aber unter Vorbehalt – nicht nur wegen der Pandemie, sondern auch wegen Chinas Rolle im Ukraine-Konflikt. Der Event Anfang Oktober im südkoreanischen Inje dürfte dagegen sicher sein. ■



WTCR

Doppelstart in Frankreich: Die WTCR fährt in Pau und am Anneau du Rhin

TCR UK

Auftakt mit Damensieg

Mit rund zwei Dutzend Fahrzeugen startete die TCR UK in Oulton Park in ungesehener Stärke in die Saison. Die Siege gingen an Chris Smiley (Honda) und Jess Hawkins (Cupra).

Von: **Michael Bräutigam**

Smiley kennt man hierzulande aus seiner Zeit im VW Scirocco R-Cup, wo er 2014 seine einzige Saison außerhalb Großbritanniens absolvierte. Der Drive für den mittlerweile 30-jährigen Nordiren, der zuletzt in der BTCC unterwegs war, kam kurzfristig zustande. Erst in der Woche des Auftakts wurde bekannt, dass er in einem Honda Civic von Restart Racing antreten und damit automatisch zu den Titelaspiranten zählen würde.

Seinen Vorschusslorbeeren wurde er im Qualifying gerecht, als er sich die Pole-Position sicherte. Im ersten Rennen fuhr er dann zum Start-Ziel-Sieg, während Max Hart (Hyundai) sich im Kampf um P2 gegen Isaac Smith (VW Golf) durchsetzte.

Hart schaffte es auch im Reversed Grid des zweiten Laufs auf den zweiten Rang, an Siegerin Jessica Hawkins biss er sich aber die Zähne aus. Die schnelle Dame war nach P9 im Qualifying von P2 gestartet und gleich in Führung gegangen, die sie fortan nicht mehr abgab – auch, als Hart zum Ende drückte.

Hawkins fuhr 2019 und 2021 in der W Series und ist zudem als Stunt-Fahrerin aktiv. Im F1-Team von Aston Martin unterstützt sie außerdem die Simulator-Arbeit von Vettel und Stroll. ■



TCR UK

Schnelle Dame: Jessica Hawkins gewann Lauf zwei in Oulton Park

NACHRICHTEN

ETCR: ALFA, HYUNDAI UND CUPRA BENENNEN TEAMS
Mit einem Hammer-Aufgebot gehen Cupra und Hyundai auf die Jagd nach dem ersten offiziellen Weltcup-Titel in der ETCR. Bei Cupra stoßen die Ex-DTM-Fahrer Tom Blomqvist und Adrien Tambay zu Vorjahresmeister Mattias Ekström und Cupra-Urgestein Jordi Gené. Für Hyundai starten Vorjahres-Vize Jean-Karl Vernay, Neuzugang Mikel Azcona, Nick Catsburg, Norbert Michelisz sowie Kevin Ceccon. Das Alfa-Team Romeo Ferraris hat bisher nur vermeldet, dass man wieder am Start steht. Saisonauftakt ist zusammen mit der WTCR in Pau-Ville am 7./8. Mai.

TCR EUROPE: EX-MEISTER KEHRT ZURÜCK
Josh Files, Meister der TCR Europe 2019, kehrt in die Serie zurück. Er tritt wie damals mit einem Hyundai von Target Competition an, wobei der Elantra den seinerzeit eingesetzten i30 abgelöst hat.

TCR AUSTRALIEN: ZWEI SIEGER IN DREI RENNEN
Bei den drei Rennen in Bathurst sicherte sich Aaron Cameron (Peugeot) die Siege im ersten und dritten Lauf. Der zweite Durchgang ging an Hyundai-Pilot Bailey Sweeny. Tabellenführer nach drei von sieben Rennwochenenden ist Tony D'Alberto (Honda).

TWJC: NEULINGE HEIZEN DEN ETABLIERTEN EIN
Beim Saisonauftakt des Tourenwagen Junior Cups in Oschersleben zeigten sich Neulinge und etablierte Fahrer gleichermaßen siegfähig. Im ersten Durchgang, der wegen einsetzenden Regens abgebrochen werden musste, triumphierte Linus Hahne (H&R Juniorteam) knapp vor Neuling Leon Arndt (Dörr Motorsport). Rennen 2 ging dann an Leonard Heidegger (Lubner Motorsport). Arndt fuhr zwar als Erster ins Ziel, fing sich aber 30 Strafsekunden für einen Frühstart ein.



MCKLEIN

Auf und davon: Hans-Joachim Stuck ist den Verfolgern schon weit enteilt

Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1972

Der Start einer Kult-Serie

Der Vorhang für die Deutsche Rennsport-Meisterschaft öffnete sich erst reichlich spät. Im Zeitplan des 35. Eifelrennens setzte die neue Serie den Schlussakzent: eine Premiere als Rausschmeißer.

Von: **Dirk Johae**

Der neue Hoffnungsträger des deutschen Motorsports zog am Rennsonntag erst am späten Nachmittag des 30. April 1972 auf der Nordschleife des Nürburgrings ein. Nach den Läufen zur Motorrad-WM und dem Formel-2-Rennen formierten sich die Tourenwagen und GT zur Premiere. Der neue Hoffnungsträger im deutschen Automobilsport erforderte Geduld. Zu viel für Dieter Fröhlich: Mit seinem Porsche 911 S jagte er beim Indy-Start als Erster über die Linie: klassischer Frühstart. Aber schon am Ende der Gegengerade rückte Pole-Sitter Stuck die Verhältnisse wieder gerade und führte das Feld an.

Als Trainingsschnellster hatte er im Capri RS als einziger Fahrer die Neun-Minuten-Grenze unterboten, war dabei gut 13 Sekunden schneller als der Zweitplatzierte, Harald Menzel im Zakspeed-Escort RS. Der Niedersachse im Rechtslenker war der schnellste Zweiliter-Pilot. Die Ford-Besetzung der ersten Reihe gab einen Vorgeschmack auf den weiteren Saisonverlauf.

Neuer Kopf

Mit der Dominanz verflogen auch bei den Granden in Köln alle Zweifel an der Fortsetzung der Erfolgsserie. Michael Kranefuss behielt bei seiner Premiere als Teamchef von Ford Köln eine weiße Weste. Hans-Joachim Stuck fuhr im für die Saison neu aufgebauten Capri RS einen souveränen Sieg ein. Erst 46 Sekunden dahinter nach sechs Nordschleifen-Runden folgte Capri-Privatier Klaus Fritzinger. Der Ex-Fußballer aus Kaiserslautern hatte in Köln einen Vorjahres-Capri RS erworben. Rund 50 000 Mark ließ sich der Pfälzer Dieter Glemsers Europameisterauto aus der Saison 1971 kosten.

Nur knapp hinter Fritzinger kam Harald Menzel im gelb-grünen Zakspeed-Escort ins Ziel. Er gewann damit die Division bis zwei Liter Hubraum. Dafür kassierte er wie sein Markenkollege in der großen Division 25 Punkte für die Meisterschaft. Dieses eindrucksvolle Ergebnis sorgte für ein Happyend nach turbulenten Wochen in Köln-Niehl. Um die Ostertage herum hatte der bisherige Teamchef Jochen Neerpasch offenbart, dass er noch im April zu BMW wechseln würde. Er hatte die Rennabteilung von Ford Köln aufgebaut.

Somit wurde die DRM-Premiere zur Bewährungsprobe für den neuen Chef Michael Kranefuss, zuvor seit August 1968 Neerpaschs rechte Hand: „Die hatten alle wohl nicht so viel erwartet, aufgrund der Tatsache, dass hier kein ausgezeichneter Ingenieur die Geschichte weitermacht, dass wir so in einer Art Notbesetzung mit der neuen Organisationsform und den Vorbereitungen nicht nachkommen.“ Den technischen Leiter Martin Braungart nahm Neerpasch zu BMW mit. Zum Glück konnte Kranefuss die Mechanikermannschaft beisammenhalten.

Auch die Sorge, dass Ford nach dem Weggang von Neerpasch und Braungart seine Sportaktivitäten einstellen oder zumindest einschränken könnte, erwies sich rasch als unbegründet. „Ich habe

ZAHL DES RENNENS

35

Autos starteten bei der Premiere der neuen Rennserie auf dem Nürburgring. Beide Divisionen waren im gemeinsamen Feld unterwegs.



HP SEUFERT

Schneller Privatier: Fritzinger in seinem Ex-Werks-Capri



HP SEUFERT

Extrem stark: Menzel im Zakspeed-Escort



HP SEUFERT

Souveräne Vorstellung: Stuck bei der DRM-Premiere



HP SEUFERT

Gegen den Zakspeed-Escort ohne Chance: Ertl im Alpina-2002

die gleiche Unterstützung wie Neerpasch“, betonte Michael Kranefuss im Interview mit sport auto. Vier neue Capri RS wurden für die Saison 1972 aufgebaut, einer für Hans-Joachim Stuck zum Einsatz in der DRM. Das V6-Triebwerk von Weslake leistete 288 PS.

Gutes Leistungsgewicht

Aber wie auch beim Escort lag die technisch größte Stärke des Kölner Coupés im relativ geringen Gewicht von 980 Kilogramm. Die BMW CS brachten rund 300 Kilogramm mehr auf die Waage. Zwar leistete der bayrische Reihensechszylinder im Faltz-Alpina-Auto von Hans-Peter Joisten 310 PS. Aber das reichte dem Kölner nicht, um in der Division über zwei Liter Hubraum als BMW-Einzelkämpfer gegen die Capri zu bestehen. Als Gesamtfünfter sammelte er hinter Stuck und Fritzinger die Zähler für den dritten Divisionsrang.

Aber beim DRM-Auftakt resultierte Joistens großer Rückstand von knapp 2.44 Minuten auf die Spitze aus Problemen im Training. Vom vorletzten Startplatz musste er eine Aufholjagd starten. Jedoch auch unter normalen Umständen blieb der schwere BMW 2800 CS in der DRM ohne Chance. Das Leichtbau-Coupé wurde sehnsüchtig erwartet. Allerdings sollte es noch über ein Jahr dauern, bis Jochen Neerpaschs erstes BMW-Projekt homologiert werden konnte.

1972 blieb der Capri RS das Maß der Dinge. In der Premierensaison der DRM war der 21 Jahre alte Hans-Joachim Stuck nicht zu stoppen. Er gewann insgesamt neun Läufe. Nur beim Flugplatzrennen in Kassel-Calden musste der angehende Meister Klaus Fritzinger den Vortritt lassen: Stuck hatte die falschen Reifen gewählt.

In der kleinen Division gab es zwar im Saisonverlauf etwas mehr Abwechslung. Aber mit Harald Menzel, Gerhard Schüler und Jörg Obermoser sicherten sich drei Escort-Piloten insgesamt neun Divisionssiege. Nur in Diepholz konnte mit Dieter Basche im GS-2002 ein BMW-Pilot den Sieg feiern.

Die Ford-Dominanz in der Gesamtwertung der Deutschen Rennsport-Meisterschaft sollte auch in den Folgejahren anhalten. Bis zur Gruppe-5-Ära ab 1977 gewannen nur Ford-Piloten das Championat. Viermal ging der Titel an die Zakspeed-Escort-Piloten, je zwei Mal an Dieter Glemser und Hans Heyer. Eine Ironie der Geschichte: Jochen Neerpasch, mit Bilstein-Prokurist Hugo Emde und Bosch-Renndienstleiter Fritz Jüttner einer der


HP SEUFERT

Neerpasch-Erbe: Michael Kranefuss

DRM-Väter, konnte für BMW keinen Titel holen. Erst 1978 gelang Harald Ertl im Schnitzer-BMW 320 Turbo der einzige DRM-Titel für ein Auto der bayrischen Marke. Aber als einer der Strippenzieher kann Jochen Neerpasch stolz auf die eindrucksvolle Historie der Kult-Serie DRM zurückblicken. ■

GESAMTWERTUNG

ADAC Eifelrennen, 30. April 1972, 1. Lauf Deutsche Rennsport-Meisterschaft

Fahrer	Auto	Team	Zeit
1. Hans-Joachim Stuck	Ford Capri RS 2600	Ford Köln	54.58,0 min (137,01 km/h)
2. Klaus Fritzinger	Ford Capri RS 2600		+42,8 s (2. Div. 1)
3. Harald Menzel	Ford Escort RS 1600	Team Zakspeed	+44,0 s (1. Div. 2)
4. Harald Ertl	BMW 2002	BMW–Alpina	+1.08,5 min (2. Div. 2)
5. Hans-Peter Joisten	BMW 2800 CS	Faltz-Alpina Essen	+2.43,5 min (3. Div. 1)
6. Liane Engeman	Ford Capri RS 2600	Bulova Capri Team Paul Neerpasch	+3.09,6 min (4. Div. 1)
7. Jörg Obermoser	Ford Escort RS 1600	Texaco Team Wooding	+3.14,2 min (3. Div. 2)
8. Dieter Nakaten	BMW 2002	BMW Tuning Philipp Müller KG	+3.27,1 min (4. Div. 2)
9. Waltraud Odenthal	Ford Capri RS 2600	Dahl Kanal	+4.19,0 min (5. Div. 1)
10. Walter Stuckmann	Ford Escort RS 1600	Texaco Team Wooding	+5.31,4 min (5. Div. 2)

Pole-Position: Stuck, 8.59,7 min (2. Div. Menzel, 9.12,8 min)
Schnellste Runde: Stuck, 9.05,6 min (2. Div. Menzel, 9.09,9 min)



Premieren-Sekt von Hugo Emde (M.): Hans-Joachim Stuck, Erich Zakowski, Harald Menzel und Harald Ertl (v. r.)



FARINELLI

Aleix Espargaró und die Aprilia RS-GP22: Perfekte Harmonie dank langer gemeinsamer Entwicklungszeit

FARINELLI

Aprilia-Werksfahrer Aleix Espargaró ist nach seinem ersten MotoGP-Sieg gleich zum ernsthaften Titel-Aspiranten geworden. Der 32-Jährige erklärt die Veränderungen.

Von: **Imre Paulovits**

In Argentinien haben Sie gewonnen, die WM-Führung übernommen und diese eine Woche später in Austin mit einem elften Platz wieder verloren. Ärgert Sie das?
Das zeigt nur, wie schwierig diese Weltmeisterschaft und wie hoch das Niveau unserer Gegner ist. In Termas habe ich alle Trainings angeführt, die Pole-Position herausgefahren und gewonnen. In Austin hatte ich dann nur Probleme. Die Strecke ist die schlechteste für die Aprilia, und ich habe über das Wochenende versucht zu verstehen, wie man mit ihr doch schnell fahren kann. Ich habe die Daten meines Teamkollegen Maverick Viñales analysiert, mir Videos angesehen, aber es blieb schwierig. Ich bin aber doch zufrieden, denn unser Ergebnis war deutlich besser als noch sechs Monate zuvor auf dieser Strecke. Ich habe weitere Punkte für die Meisterschaft gesammelt, und die werden noch wichtig sein, denn bei der diesjährigen Weltmeisterschaft geht es um die Konstanz. Wir sind ja noch immer Dritte, und ich habe in nur vier Rennen bereits die Hälfte der Punkte erzielt wie in der ganzen letztjährigen Saison. Deshalb muss ich mit dem Austin-Wochenende zufrieden sein.

Vor der Saison hätten Sie sich über die Aussicht, als WM-Dritter zum Europa-Auftakt zu kommen, sicher gefreut, oder?
Ganz sicher. Auch jetzt muss ich entspannt bleiben. Sicherlich war ich nach dem Rennen in Austin nicht glücklich. Das Rennen zuvor hatte ich gewonnen und bin dann nur Elfter geworden. Man kann sich aber nicht immer wohlfühlen und nur auf Podestplätze aus sein. Die diesjährige Saison hat 21 Rennen, und da muss man konstant sein. Als Dritter in der Meisterschaft mit 50 Punkten kann ich zufrieden sein. Ich kann es kaum erwarten, nach Portimão und nach Jerez zu kommen, wo ich letztes Jahr konkur-

„Der Sieg hat den Aprilia-Leuten sehr viel bedeutet“

renzfähig war. Unser diesjähriges Motorrad ist nochmals viel besser, deshalb hoffe ich, dass ich wieder gewinnen kann.

Wie hat sich Ihr erster GP-Sieg angefühlt?
Ich war extrem glücklich, vor allem, weil ich diesen Sieg unter ganz regulären Bedingungen errungen habe. Es war weder im Regen oder mit Glück. Ich bin jetzt 32 und habe lange hierfür gearbeitet, und ich denke, ich habe es verdient. Ich fühle mich als extrem glücklicher Mensch, denn ich mache einen Job, der meine Leidenschaft ist. Dazu habe ich den Traum von einer Familie. Ich habe alles, wovon ein Mann nur träumen kann. Deshalb hat sich durch diesen Sieg auch nicht viel in meinem Leben geändert. Ich habe ja schon zuvor das Gefühl gehabt, dass ich auf dem besten Material sitze, das ich je in meiner Karriere hatte, es war nur schwierig abzuschätzen, wofür dies gut ist. In der Vorsaison war ich immer nah an den Schnellsten dran, und so war der Sieg der Beweis unserer Entwicklung. Aber das Niveau aller Hersteller ist sehr hoch, deshalb war dieser Sieg nicht nur für mich, sondern auch für jeden einzelnen bei Aprilia wichtig.

Wie schwierig war es für Sie, all die Zeit durchzumachen, die mit Aprilia hierfür nötig war?
Vor sechs Jahren, als ich bei Aprilia unterzeichnet habe, wollte niemand dahin gehen, und niemand hat an dieses Projekt geglaubt. Was sie dann durch harte Arbeit Schritt für Schritt erreicht haben, ist unglaublich. Und ich bin glücklich, ein Teil davon gewesen zu sein. Es haben sich bei Aprilia in dieser Zeit sehr viele Dinge geändert. Als Massimo Rivola zu Aprilia Racing kam, hat sich die Organisation geändert. Zuvor war Romano Albesiano für fast alles zuständig, Paolo Bonora war eigentlich der Elektronik-Chef, musste sich aber auch um eine Menge anderer Dinge kümmern. Rivola hat dann an den Strukturen und an den Arbeitsvorgängen gearbeitet, Albesiano konnte sich mehr auf die Entwicklung des Motorrades konzentrieren. Er konnte beweisen, dass er ein guter Ingenieur ist, wenn er sich nur auf seinen Job konzentrieren kann. Die RS-GP22 ist nun eines der besten Motorräder der Welt. Das Potenzial war schon immer da, aber die Organisation von Massimo Rivola hat es freigesetzt. In den letzten Jahren wurden auch mehr Ingenieure angestellt, ohne sie wäre all dies gar nicht machbar gewesen. Aber die Schlüsselfiguren, die dieses Projekt begonnen haben, sind auch jetzt noch da, und ich bin sehr glücklich für sie, dass sie nun den Erfolg erleben können, und es macht mich gleichzeitig auch stolz.

> „Die Weltmeisterschaft ist dieses Jahr extrem lang, deshalb wird es letztendlich auf die Konstanz ankommen. Ich werde konzentriert bleiben.“
>
> Aleix Espargaró

Wie wichtig war es für Sie, beweisen zu können, dass sowohl Sie als auch Aprilia in der Lage sind zu gewinnen?
Ich kann mich noch gut erinnern, als ich 2016 bei Suzuki ein schlechtes Jahr hatte und nicht auf der Liste der Fahrer war, die jeder haben wollte. Aprilia hat mich trotzdem angerufen. Zu Aprilia wollte wiederum keiner der schnellen Fahrer, selbst vor drei Jahren noch nicht, als sie Fahrer aus der Moto2 in die MotoGP hochbringen wollten. Ich habe mir vom ersten Moment an gesagt, ich will dieses Motorrad gut aussehen lassen, ich möchte es ganz an die Spitze bringen. Das hat mir zusätzliche Motivation gegeben. Ich hätte sicherlich nicht gedacht, dass es so lange dauern würde. Aber wir haben es schließlich doch geschafft. Wir haben noch einige Arbeit vor uns, aber ich denke, auch die jungen Fahrer sehen sich das Motorrad jetzt viel ernster als eine Option für die Zukunft an. Und das ist sicherlich gut für den Sport.

Sie wurden nach Ihrem Sieg von Ihren Gegnern euphorisch gefeiert.
Ich habe während meiner ganzen Karriere versucht, Respekt für meine Gegner zu zeigen. Auch bei dem Kampf mit Jorge Martín um den Sieg haben wir bewiesen, dass man einen solchen hart, aber sauber führen kann. Dass mir nach meiner Pole-Position auch Sam Lowes, Scott Redding und Andrea Iannone, mit denen ich früher zusammen bei Aprilia gefahren bin, geschrieben haben und sich für mich und Aprilia gefreut haben, macht mich sehr stolz, genau wie die Glückwünsche von den anderen Fahrern. Dass mich das ganze Fahrerlager mag, bedeutet mir sehr viel. Eines Tages, wenn man nicht mehr fährt, werden sich die Leute nur noch an die Person, nicht mehr an den Fahrer erinnern.

Was haben Ihnen Ihre Frau und Ihre Familie nach dem Sieg gesagt?
Es war sehr schade, dass meine Frau Laura nicht vor Ort dabei sein konnte. Mein Sohn Max sagte mir vor dem Rennen am Telefon, dass ich ihm in Katar einen Pokal versprochen hätte, und dann keinen gebracht habe. Ich solle ihm bitte diesmal einen mitbringen. Als ich über den Zielstrich fuhr, kamen mir auch Laura und die Zwillinge als Erste in den Kopf. Einige Fahrer brauchen nur einen Freund und ein gutes Team an ihrer Seite, für mich sind meine Frau und meine Familie besonders wichtig. Sie sind meine Stärke. Und wenn sie auch beim Sieg nicht dabei waren, konnte ich dank der Technik mit ihnen sprechen. Auch dass mein Bruder Pol nach dem Rennen zu mir kam, zeigt, wie unser Verhältnis ist. Er hatte es nach seinem Sturz sicher nicht leicht, aber er weiß, wie sehr ich mich über seine Siege und Meistertitel gefreut habe. Und er weiß, wie viel mir seine Anwesenheit im Parc fermé bedeutet hat.

Wie realistisch sehen Sie die Aussicht, um den Titel kämpfen zu können?
Das wird sicherlich sehr schwierig, aber ich denke, wir sind im Kampf dabei. Um Siege auf alle Fälle, denn schon in Argentinien haben wir durch unsere Konkurrenzfähigkeit und nicht durch besondere Umstände gewonnen. Wir müssen aber auf dem Boden der Realität bleiben. Die Meisterschaft ist dieses Jahr extrem lang. Aber wenn wir keine Fehler machen, sollten wir regelmäßig um Podestplätze kämpfen können. Ich bin auf alle Fälle konzentrierter denn je, denke bereits an die nächsten Rennen und will den Schwung beibehalten. Mir ist klar, dass ich auch von meiner Karriere nicht mehr viel übrig habe. Und ich will sie auf die bestmögliche Art beenden. ■



Aleix Espargaró

Geburtstag: 30. Juli 1989
Geburtsort: Granollers (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2005: 125GP, Honda (16.)
2006: 250GP, Honda (19.)
2007: 250GP, Aprilia (15.)
2008: 250GP, Aprilia (12.)
2009: MotoGP, Ducati (18.)
2010: MotoGP, Ducati (14.)
2011: Moto2, Kalex (12.)
2012: MotoGP, ART (12.)
2013: MotoGP, ART (11.)
2014: MotoGP, Forw.-Yam. (7.)
2015: MotoGP, Suzuki (11.)
2016: MotoGP, Suzuki (11.)
2017: MotoGP, Aprilia (15.)
2018: MotoGP, Aprilia (17.)
2019: MotoGP, Aprilia (14.)
2020: MotoGP, Aprilia (17.)
2021: MotoGP, Aprilia (8.)
2022: MotoGP, Aprilia (zurzeit 3.)

Hobbys:
Familie, Radrennen

Dominique Aegerter (#77) vor Héctor Garzó (#4)

MOTOGP

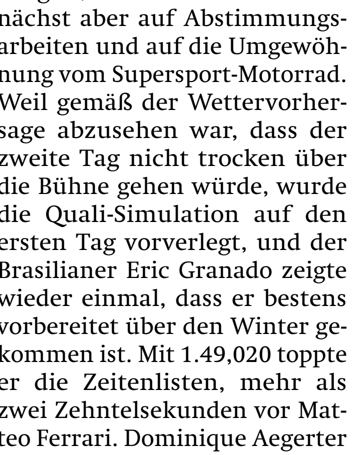
Aegerter gewinnt Simulation

Nach seinem Sieg beim Supersport-WM-Auftakt ging die Hochform von Dominique Aegerter beim letzten MotoE-Test vor Saisonbeginn weiter: Der Schweizer gewann die Rennsimulation.

Von: **Imre Paulovits**

Wer sich in diesem Jahr in Jerez auf die Saison vorbereitet hat, der musste viel Geduld und wasserdichte Bekleidung mitbringen. Denn so gut wie kein Tag in der diesjährigen Vorsaison war trocken, wenn die Transporter irgendeiner WM-Klasse im Fahrerlager des Circuito de Jerez Ángel Nieto Einzug hielten. So auch nicht beim letzten Vorsaison-Test der MotoE, die dort am 1. Mai ihren Saisonauftakt eben auf der andalusischen Strecke feiern wird. Am ersten Tag war trotz des starken Windes noch vernünftige Arbeit möglich, am zweiten regnete es, am dritten konnte das gestraffte Programm noch durchgezogen werden, inklusive der Simulation des neuen Qualifikations-Formats, bei dem es wie in der MotoGP ein Q1 und ein Q2 gibt.

Dominique Aegerter kam direkt von der Superbike-WM in Aragón, beschränkte sich zunächst aber auf Abstimmungsarbeiten und auf die Umgewöhnung vom Supersport-Motorrad. Weil gemäß der Wettervorhersage abzusehen war, dass der zweite Tag nicht trocken über die Bühne gehen würde, wurde die Quali-Simulation auf den ersten Tag vorverlegt, und der Brasilianer Eric Granado zeigte wieder einmal, dass er bestens vorbereitet über den Winter gekommen ist. Mit 1.49,020 toppte er die Zeitenlisten, mehr als zwei Zehntelsekunden vor Matteo Ferrari. Dominique Aegerter war zu diesem Zeitpunkt noch nicht in den Top 10.



Sieg nach Regenpause

Am zweiten Tag öffnete der Himmel seine Schleusen, und Aegerter entschied sich, den Tag auszusitzen. Schnellster war im Nassen Bradley Smith, der gleich nach dem Test nach Le Mans zum Auftakt der Endurance-WM weiterreiste. Als am dritten Tag noch ordentlich gefahren werden konnte, wurden die Zeiten der Test-Sessions zusammengezogen, und nach ihnen wurde die Rennsimulation gestartet. Dominique Aegerter hatte sich bis dahin auf den zweiten Platz, nur 22 Hundertstelsekunden hinter Héctor Garzó verbessert. Im Rennen setzte er sich an die Spitze und gewann überlegen vor dem Spanier, der in der MotoE zu Tech3 zurückgekehrt ist. Eric Granado stürzte zu Rennmitte in Turn 1, Meister Jordi Torres musste mit einem technischen Defekt an die Box.

„Es waren drei lange Tage hier in Jerez“, konstatierte Aegerter. „Denn zum einen fiel mir die Umstellung vom Supersport-Motorrad vom Sonntag zur MotoE am Montag nicht ganz so leicht wie sonst, weil einfach wenig Zeit dazwischen lag. Am Mittwoch in der zweiten Session lief es dann gut, ich habe mich wohlgefühlt und bin gut zurechtgekommen. Wir sind dann eine neun Runden lange Rennsimulation gefahren, in die ich von Position 2 gestartet bin. Die Laufzeit der Batterie kam da so langsam an ihre Grenzen, aber es ist aufgegangen, und die Zeiten waren wirklich schnell.“ ■



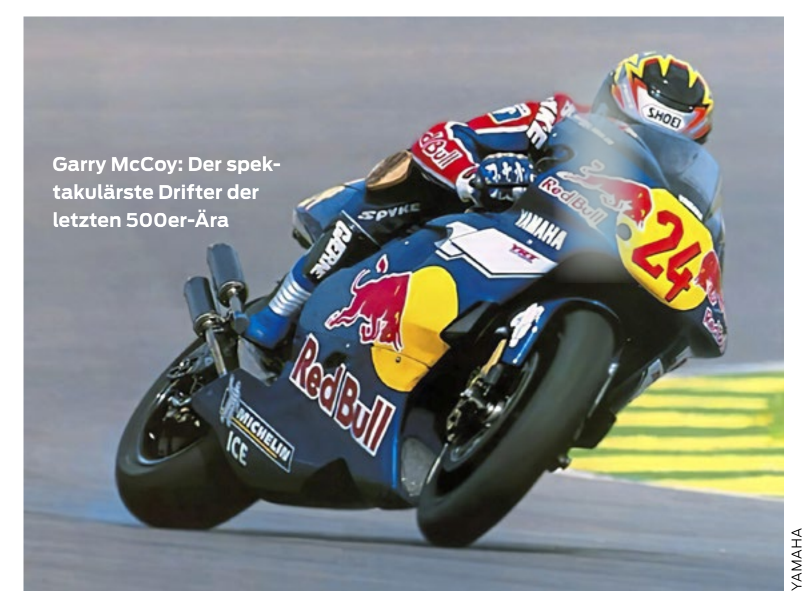
MOTOGP

Weltcupsieger Jordi Torres: Rennsimulation nicht zu Ende gefahren

ERGEBNIS SIMULATION

Jerez (E): 13. April 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	16.26,261 min
2.	Héctor Garzó (E)	+1,601 s
3.	Mattia Casadei (I)	+6,702 s
4.	Hikari Okuba (J)	+6,851 s
5.	Kevin Zannoni (I)	+14,897 s
6.	Xavi Cardelus (AND)	+14,954 s
7.	Marc Alcoba (E)	+18,824 s
8.	Maria Herrera (E)	+30,665 s
9.	Matteo Ferrari (I)	+32,010 s
10.	Bradley Smith (GB)	+32,227 s



Garry McCoy: Der spektakulärste Drifter der letzten 500er-Ära

YAMAHA

McCoy ist 50

Der Australier Garry McCoy gewann bei den 125ern, den 500ern und den Superbikes, sein Drift-Stil brachte ihm viele Fans. Ostermontag wurde er 50 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Garry McCoy begann seine motorsportliche Laufbahn im Jugend-Speedway. Mit 20 Jahren versuchte er sich 1992 erstmals bei Straßenrennen, und weil es so gut lief, probierte er es nur vier Monate später bereits in der Motorrad-WM. Dass er nicht untalentiert war, zeigten seine zwei Podestplätze 1994 und sein erster GP-Sieg 1995 in Malaysia, dem er 2006 einen in Australien folgen ließ. 1998 stieg er in die 500er-Klasse um, und dort fühlte er sich gleich wie ein Fisch im Wasser. Mit seinen wilden Powerslides gewann er schnell viele Fans. 2000 schockte er das Establishment, als er gleich den WM-Auftakt in Südafrika gewann. Nach zwei weiteren Siegen in Portugal und Valencia wurde er WM-Fünfter. 2003 wurde er Kawasaki-Werksfahrer in der MotoGP, doch der Erfolg blieb aus. Dafür konnte er nach seinem Umstieg zu den Superbikes einen Sieg auf Ducati in Phillip Island feiern. Er fuhr noch Exoten wie die Ilmor, die Foggy-Petronas und die FB Corse, bevor er 2010 seinen Helm an Nagel hängte. ■

NACHRICHTEN

MOTOE

Michelin, der Reifenpartner der MotoE, hat den Vertrag um zwei weitere Jahre bis Ende 2024 verlängert. Bereits letztes Jahr war der MotoE-Reifen zu 30 Prozent aus nachhaltigen Materialien gefertigt, der neue Reifen für dieses Jahr hat einen noch höheren recycelten Anteil, ohne an Leistungsfähigkeit verloren zu haben. Für diese Saison wurde ein neues Qualifikations-Format mit Q1 und Q2 eingeführt, in den acht Minuten dazwischen muss die Batterie nachgeladen werden. Enel hat ein neues Schnell-Ladegerät gebracht, das in dieser Zeit Strom für zwei Runden in die Batterien laden soll. Beim Test in Jerez hat es funktioniert.

MINIGP

Zu den Meisterschaften Alpe-Adria, Frankreich, Irland, Italien, Malaysia, Niederlande, Nordamerika, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich, die letztes Jahr die Fahrer des MiniGP World Series Finales gestellt hatten, sind in diesem Jahr die Fahrer von Australien, Indien, Indonesien, Katar und Österreich hinzugekommen. Deutschland fehlt weiter.

MOTOGP

Jorge Martín hat auf dem Rückweg von Austin ein Spiel der New York Rangers im Madison Square Garden besucht. Der Spanier ist ein bekennender Fan der US-Eishockey-Mannschaft.

Vorschau GP Portugal

ZEITPLAN

GP Portugal/Portimão (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 22. April 2022		
10.00–14.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
14.15–14.55	Moto3	2. freies Training
15.10–19.55	MotoGP	2. freies Training
16.10–16.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 23. April 2022		
10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.10–16.25	Moto2	Qualifying 1
16.35–16.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 24. April 2022		
10.20–10.30	Moto3	Warm-up
10.40–11.00	MotoGP	Warm-up
11.10–11.20	Moto2	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.
15.30	Moto2	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP Portugal/Portimão

Sieger 2021
Moto3: Pedro Acosta (E), KTM
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2021
Moto3: Andrea Migno (I), Honda, 1.47,423 (= 153,8 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.42,901 (= 160,6 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.38,862 (= 167,2 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.47,610 (= 153,6 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex , 1.42,864 (= 160,7 km/h)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.39,450 (= 166,2 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.47,610 (= 153,6 km/h) (2021)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,504 (= 161,2 km/h) (2020)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.39,450 (= 166,2 km/h) (2021)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	61
2.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	56
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	50
4.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	46
5.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	44
6.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	42
7.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	31
8.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	31
9.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	28
10.	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	28

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	70
2.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	56
3.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	54
4.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	49
5.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	45
6.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	35
7.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	32
8.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	31
9.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	24
10.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	23

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	74
2.	Sergio García (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	58
3.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	41
4.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	37
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	37
6.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	34
7.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	32
8.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	29
9.	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM	27
10.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	26



Beginn einer Legende

Bei den 200 Meilen von Imola 1972 feierte Ducati, bis dahin nur als Hersteller kleiner Motorräder bekannt, mit Paul Smart und Bruno Spaggiari einen überlegenen Doppelsieg, der den Aufstieg der Marke begründete.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem das 200-Meilen-Rennen von Daytona mit seiner 750er-Formel auf Serienbasis zu Beginn der 1970er-Jahre das größte Einzelrennen der Welt wurde, zeigten die europäischen Hersteller größtes Interesse daran, diese auch diesseits des Atlantiks einzuführen. In England wurde die Formel 750 bereits 1971 übernommen, im November 1971 wurde sie von der FIM anerkannt. In Italien machte Veranstalter Francesco Costa einen Vorstoß, einigte sich mit der Rennstrecke von Imola und schrieb für den 23. April 1972 das „Europäische Daytona" aus.

Illustres Starterfeld

Die Resonanz war gewaltig. Die Briten kamen mit ihrer gesamten Streitmacht, wenn auch nicht mehr mit all dem Werks-Engagement dahinter, da die BSA-Triumph-Gruppe in arge finanzielle Schieflage geraten war. Aber ihre Vorjahres-Werks-Triples wurden unter Ray Pickrell, Percy Tait, Tony Jefferies, John Cooper und Bob Heath genannt, dazu setzte der italienische Importeur Bepi Koeliker eine mit Walter Villa ein. Boyer Racing brachte die Seeley-Triples für David Nixon und Peter Butler. Norton kam mit dem Werksteam mit Phil Read, Peter Williams und Tony Rutter, Gus Kuhn Norton setzte Daytona-Sieger Don Emde auf ihr Motorrad. Aus Deutschland kamen Helmut Dähne und Hans-Otto Butenuth mit ihren BMWs, hinzu kamen viele Suzuki- und Kawasaki-Zweitakter.

Die Italiener wollten dem nicht nachstehen. MV Agusta baute für Giacomo Agostini und Alberto Pagani sehr aufwendige Rennmaschinen aus der Serien-750er mit Kardan auf. Moto Guzzi reaktivierte den zweifachen Weltmeister Umberto Masetti, damals 46 Jahre alt, dazu bekamen die Brambilla-Brüder Vittorio und Ernesto sowie Jack Findlay und Guido Mandracci je eine von Lino Tonti vorbereitete 750er. Da Tonti aber nach einem Verkehrsunfall lange außer Gefecht war, musste ein großer Teil der Vorbereitung ohne seine Obhut und seinen Sachverstand laufen.

Den größten Aufwand trieb aber Ducati. Die Bologneser waren damals noch keine Größe im internationalen Motorsport. Seit der WM-Saison 1958 bestritten sie nur noch nationale Rennen mit ihren Einzylindern und hatten auch keine großen Motorräder in ihrem Angebot. Doch die unter staatlicher Aufsicht stehende Firma hatte Glück mit dem Verwalter Ermano Spairani, denn dieser sah die Chance, dass die Marke mit ihrem genialen Konstrukteur Fabio Taglioni auf dem gewaltigen amerikanischen Markt bei den großen Motorrädern aufsteigen könnte. Taglioni entwarf eine 90-Grad-V2-750er, die 1971 als 750 GT auf den Markt kam. Sie diente als Basis für die Imola-Rennmaschine. Der Motor bekam Desmo-Zylinderköpfe, und es wurden nicht weniger als zehn Maschinen aufgebaut. Neben Stammfahrer Bruno Spaggiari sollte ein Top-Pilot verpflichtet werden. Barry Sheene lehnte dankend ab, er empfahl aber seinen Schwager Paul Smart. Dieser war nicht zu Hause, als seine Frau Maggie das Telefonat annahm, und da Spairani gutes Geld bot, sagte sie zu und blieb dabei, auch als ihr Mann sich sträubte.

Die Ducati erwies sich als mehr als konkurrenzfähig. Smart und Spaggiari fuhren die besten Trainingszeiten heraus, und obwohl Agostini mit der MV Agusta nach dem Start in Führung ging, überholte ihn in der vierten Runde Smart und eine Runde später Spag-



Allein auf weiter Flur: Paul Smart (#16) und Bruno Spaggiari fuhren die 200 Meilen im Formationsflug

giari werbewirksam auf der Zielgeraden. Ago wurde immer weiter abgehängt, bis in der 42. von 64 Runden sein Kardan den Geist aufgab. Smart und Spaggiari fochten den Sieg untereinander aus, und wenn Spaggiari in der letzten Runde auch noch versuchte, in der schnellen Tamburello an Smart vorbeizuziehen, wurde danach sein Benzin knapp. Der Brite blieb unbehelligt, kassierte ein Preisgeld im Gegenwert eines Ferraris und konnte noch das Siegermotorrad behalten.

Dähnes Anfänge

Auch für Helmut Dähne blieb Imola dauerhaft in Erinnerung. Der spätere deutsche Multi-Champion arbeitete damals in der BMW-Rennabteilung und hatte gerade genug Punkte für seine internationale Lizenz zusammen. Angesichts der Qualität seines Motorrads und der Tatsache, dass am Renntag die gesamte Rennabteilung in Imola aufkreuzte, glaubte selbst der erfahrene Berichterstatter Volker Rauch an einen verdeckten Werkseinsatz. „Dabei war es eine Privatinitiative von mir", erinnert sich Dähne. „Ich habe zwar Teile des Motorrads in der Rennabteilung gefertigt, und auch den Rahmen hat Rupert Bauer dort geschweißt, aber alles nach Feierabend. Das Motorrad habe ich in meiner Garage aufgebaut. Es blieb vor Imola keine Zeit zum Testen, ich bin nur einmal auf dem Werksgelände mit ihr gefahren. Deshalb war ich in Imola reichlich mit Abstimmungsarbeiten beschäftigt. Dass die gesamte Rennabteilung samt meinen Vorgesetzten zum Rennen aufkreuzte, davon wusste ich nichts. Sie wollten mich überraschen." Sein 13. Platz bei seinem ersten internationalen Rennen und bei dem Fahrerfeld war mehr als achtbar. Und die rote Kombi mit den weißen Streifen auf den Ärmeln und den Beinen, die sein Markenzeichen werden sollte, ließ er sich zuerst für Imola schneidern – weil in der Ausschreibung eine andere Farbe als Schwarz gefordert wurde. ■

ERGEBNIS

200 Meilen von Imola, 23. April 1972, 40 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Paul Smart (GB)	Ducati	2:02.26 Stunden
2.	Bruno Spaggiari (I)	Ducati	+ 4,0 sec
3.	Walter Villa (I)	Triumph	+ 29,5 sec
4.	Phil Read (GB)	Norton	+ 1.30,2 min
5.	Ray Pickrell (GB)	Triumph	+ 1.35,9 min
6.	Tony Jefferies (GB)	Triumph	+ 1 Runde
7.	Peter Williams (GB)	Norton	+ 1 Runde
8.	Vittorio Brambilla (I)	Moto Guzzi	+ 1 Runde
9.	Augusto Brettoni (I)	Laverda	+ 3 Runden
13.	Helmut Dähne (D)	BMW	+ 4 Runden



Helmut Dähne: Mit Eigenbau-BMW mitten unter den internationalen Stars

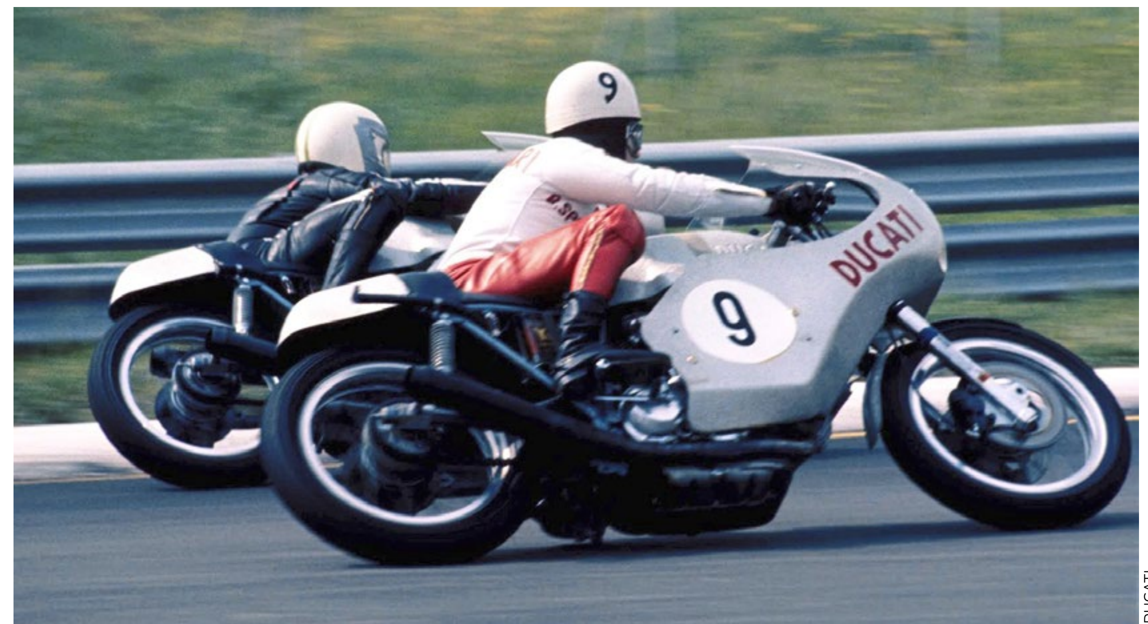


Podest: Spaggiari, Smart und Villa

ZAHL DES RENNENS

1

Jahr blieb Imola nur eine Einzelveranstaltung, schon 1973 zählte das 200-Meilen-Rennen zur FIM-Formel-750-Meisterschaft. Bis 1987 wurde der legendäre Klassiker ausgetragen, ab 1986 für die TT-F1. In dem Jahr holte Marco Lucchinelli Ducatis zweiten Imola-200-Sieg.



Bruderkrieg: Bruno Spaggiari (#9) versuchte in der letzten Runde, in der Tamburello außen um Paul Smart herumzufahren

DUCATI / ARCHIV MOTORRAD / DUCATI / DUCATI



Unauffällig schnell: Bei dem tiefen Klang und dem guten Windschutz unterschätzt man den Speed der Imola-Ducati

Das überlegene Doppel

Die beiden Siegermaschinen der 200 Meilen von Imola zusammen mit Paul Smart zu fahren, eröffnete ganz neue Aspekte um die Legendenbildung der Imola-Ducatis. Sie waren das Ergebnis tief reichender der Ingenieurskunst.

Von: **Imre Paulovits**

Unter mir schlürft der V2 durch die Ansaugtrichter der offenen Dellortos seine Ansaugluft, hinter mir dröhnt es im schönsten Bass aus den beiden armdicken Megafonen. Aber ansonsten ist es fast still auf der Maschine. Die riesige Verkleidung leitet den Wind über den lang liegenden Fahrer, keine Turbulenzen rütteln am Helm, keine Windgeräusche sind zu hören. Der Motor dreht so unauffällig hoch, dass ich es nur am Ausschlagen der Drehzahlmessernadel bemerke. Dann sehe ich, wie sich mein Vordermann aufrichtet und in die Bremse greift, und ich mache es ihm nach. Wie eine Faust trifft der Winddruck meinen Helm, außerdem muss ich viel stärker bremsen, als mir lieb ist. Verdammt, so schnell kam ich mir doch gar nicht vor! „Genau dieses Erlebnis hatte ich auch, als ich die Ducati vor dem 200-Meilen-Rennen auf der Teststrecke in Modena das erste Mal gefahren bin“, schmunzelt Paul Smart, als ich ihm von diesem Erlebnis berichte. „Sie ist viel schneller, als man sich auf ihr fühlt.“

Twenty years after

Es war eine organisatorische Meisterleistung und das Glück, dass nur ehrgeizige Anfänger haben, als ich am 23. April 1992 auf die Stunde genau 20 Jahre nach dem Imola-Doppelsieg die beiden Sieger-Ducatis zusammen mit Paul Smart in Brands Hatch fahren konnte. Ich hatte ihn einige Monate vor dem Jubiläum angerufen und angefragt, ob ich das Motorrad, das er nach dem Sieg geschenkt bekommen hatte, fahren dürfte. Er machte mir zwar klar, dass es sich um ein unwiederbringliches Einzelstück handele und er niemanden damit fahren lasse. Er half mir aber dabei, dass ich die frisch restaurierte Spaggiari-Maschine fahren durfte, die damals Valentine Lindsay gehörte, der gerade von dem Carrera-Panamerica-Abenteuer als Beifahrer von Pink-Floyd-Frontmann David Gilmour zurückgekehrt war.

> **!** Dank 86 PS und guter Aerodynamik war die Ducati in Imola die Schnellste. Taglioni hatte sogar noch mehr Leistung erwartet.

Wir hatten die Siegermaschine am Tag vor dem Termin von seinem Platz in der Vitrine im Ausstellungsraum von Pauls Motorradgeschäft genommen, frisches Öl eingefüllt und den Motor durchgedreht, bis es satt aus der Leitung des hinteren Zylinders floss. Dann kamen frisches Benzin, neue Kerzen und eine neue Batterie hinein, die Kupplung wurde freigerupft, und nach nur zwei Metern Schieben brüllte der Motor wieder. Ähnlich leicht sprangen die beiden Königswellen-V2 auch im Fahrerlager von Brands Hatch an. Spag-



MORLEY

giaris Ducati war nach dem Imola-Rennen an den australischen Importeur verkauft worden, hatte einige braune Flecken auf die Verkleidung bekommen und fuhr eine Saison in der Australischen Meisterschaft. Danach ging sie durch einige Hände, bis sie Valentine Lindsay kaufte.

Ihr Motor ist ein Gedicht. Zwar läuft er lange nicht so vibrationsfrei wie die späteren Ducati-Zahnriemen-Rennmotoren, dafür entfaltet er seine Leistung völlig gleichmäßig über ein breites Drehzahlband. Ganz aus dem Drehzahlkeller zieht er los, und während die straßenzugelassenen Königswellenmotoren ab 6500/min lustlos werden, jubelt der Werksmotor auch bei 8500/min kräftig weiter. Im Rennen wurde er bis 9000/min gedreht, Taglioni sagte, dass der Ventiltrieb bis 11 000/min sicher war. Weil sich der Klang des Motors ab 6000/min aber kaum noch ändert, muss die Drehzahlmessernadel im Auge behalten werden. Sosehr der Motor aus niedrigen Drehzahlen auch anzieht, aus den Kehren heraus stottert er, wenn das Gas ganz aufgerissen wird, wie ein überfetteter Zweitakter, die Gashand muss gefühlvoll agieren, und Paul Smart zieht mir mit der Nummer 16 stets davon.

Dafür ist das Fahrwerk erstaunlich handlich, die vorversetzte Radachse und der tiefe Schwerpunkt wirken Wunder. Und in schnellen Kurven hat sie dank ihres stabilen Rahmens und ihres langen Radstands eine stoische Ruhe. Lindsays Motorrad rollt in Brands Hatch auf frischen Dunlop KR 124, während die Maschine von Smart noch die KR 76 und KR 83 Triangulars von ihrem letzten Rennen montiert hat. Ursprünglich wollte die Ducati-Truppe sie mit Dunlop TT 100 Straßenreifen einsetzen. Erst als Paul Smart aus seiner Erfahrung bei den US-200-Meilen-Rennen sagte, dass die Dunlop-Rennreifen die Distanz halten würden, wurden diese montiert.

Die Echte

Plötzlich bricht beim Gasgeben aus der Druids das Hinterrad aus. Ein Blick nach hinten und ich sehe Rauch am rechten Auspuff aufsteigen. In der Box zeigt sich, dass der obere Dichtring am hinteren Königswellenrohr undicht ist, so kann nicht weitergefahren werden. „Dann nimm meine“, höre ich spontan von Paul Smart. Welch ein Unterschied! Die Siegermaschine nimmt das Gas sauber aus tiefsten Drehzahlen an, ein Renntraktor par excellence! Ihre Vergaser wurden noch von Franco Farné persönlich abgestimmt. Und mit den Dunlop Triangulars ist sie noch handlicher. Doch wie sie mit ihrer tiefen Bauweise herangenommen werden musste, um in Imola und beim Hutchinson 100 in Brands Hatch zu gewinnen, das zeigen die Schleifspuren: Rechts wurde der Auspuffkrümmer komplett eingedrückt, links war sogar die Ölablass-Schraube angeschliffen!

Wenn ihre legendäre Ära auch nur eine Saison dauerte, und ihre überarbeitete Nachfolgerin gegen die 350er Yamaha von Jarno Saarinen das Nachsehen hatte – die Imola-Ducati hat den Grundstein für Ducatis Aufstieg gelegt. Und mit ihrer käuflichen Replika, der straßenzugelassenen 750 SS von 1974, bekam die Welt eines der begehrtesten Sammlerstücke, die es heute auf zwei Rädern gibt. ■



MORLEY

Zusammentreffen mit dem Sieger: Paul Smart (r.) war ein echter Gentleman


MORLEY

Gewusst wie: Die gesamte Rennmaschine basiert auf Serientechnik


MORLEY

Die Leistung des Serienmotors wurde von 57 auf 86 PS angehoben

TECHNISCHE DATEN

Ducati 750 Imola (1972)

Motor	Luftgekühlter 90-Grad-V2-Viertakter, OHC, 2 Ventile pro Zylinder, Desmodromik
Bohrung x Hub	80 x 74,4 mm
Hubraum	748 ccm
Leistung	86 PS bei 8800/min
Leergewicht	162 kg


PAULOVITS

Dottore Fabio Taglioni: Vater der Imola-Ducati und vieler Innovationen



Weltmeisterlich

Yoshimura-SERT-Suzuki hat mit Gregg Black, Xavier Simeon und Sylvain Guintoli den Saisonauftakt der Langstrecken-WM gewonnen. Das Trio siegte vor YART-Yamaha und F.C.C.-TSR-Honda. Philipp Steinmayr gewann mit Team 18 Sapeurs Pompiers die Superstock-Wertung.

Von: **Toni Börner**

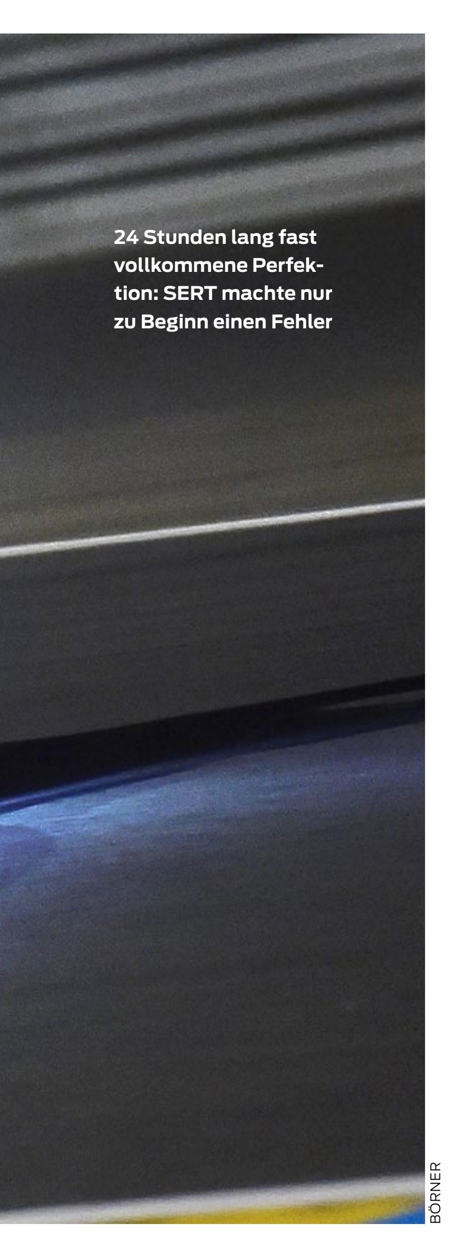
Bei den 45. 24 Stunden von Le Mans gewann SERT, die in Le Mans ihren Stammsitz haben, mit ziemlich genau einer Runde Vorsprung auf die Pole-Sitter von YART Yamaha mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa. Suzuki zog damit mit Kawasaki gleich und feierte den 14. Gesamtsieg beim Klassiker. Rang 3 ging an FCC TSR Honda und Mike di Meglio, Gino Rea sowie Josh Hook. „Unglaublich", frohlockte Guintoli nach dem Rennen. „Natürlich wollen wir als Hauptziel unseren WM-Titel verteidigen, und das wird dieses Jahr – mit drei 24-Stunden-Rennen – besonders hart. Aber mit diesem Sieg haben wir auf jeden Fall einen guten Grundstein gelegt."

Startunfall und Sprit-Gamble

Doch erst einmal ging es mit einem Knall los. Beim Start hatte Ex-MotoGP-Pilot Bradley Smith seine Moto-AIN-Yamaha nicht richtig gestartet bekommen. Als diese dann endlich sauber lief, kam der hintere Teil des Startfeldes schon mit einigem Speed an – und Christophe Seigneur krachte dem Briten voll hintendrauf. An Smiths Yamaha wurde das Heck ab- und der Tank aufgerissen. Darauf rutschte der Brite trotz aller Anstrengungen aus. Er brach sich einen Rückenwirbel. Der Crash resultierte in einer 20-minütigen Safety-Car-Phase ab Runde 0. Vermutlich konnte in diesem Durcheinander der Benzinverbrauch nur ungenau berechnet werden, daher konnte SERT seinen ersten Stint wegen Sprintmangel nicht zu Ende fahren und musste an die Box schieben. Das war aber auch schon alles, was beim Suzuki-Team schieflief. Das Schweizer Team Bolliger konnte durch den Start-Stint im Rennverlauf mehr rausholen. „Wir sind bis auf einen Liter Rest als Reserve rangekommen und haben im Vergleich zum Start drei Runden rausgeholt und damit einen Stopp gespart", so Teamchef Kevin Bolliger. Am Ende gab es Rang 8.

> „Natürlich wollen wir unseren WM-Titel verteidigen, und bei drei 24-Stunden-Rennen in diesem Jahr haben wir uns mit diesem Sieg den Grundstein gelegt."
>
> Sylvain Guintoli

Trotz aller Anstrengungen kam YART aus eigener Kraft nie wirklich an die Weltmeister von SERT heran, die Rundenzeiten lagen die ganze Zeit auf dem gleichen Niveau. Die österreichische R1M wollte zu Beginn des Rennens wieder nicht starten, zusätzlich hatten Fritz, Hanika und Canepa in den fast zehn Safety-Car-Phasen Pech. Sie erwischten mehrfach das zweite Pace-Car, so ergab sich dann der Rückstand von ziemlich genau einer Runde. Suzuki-Zielfahrer Guintoli wurde fast punktgenau um 15:00 Uhr abgewunken – Hanika von YART war direkt vor ihm und musste noch eine Runde drehen. „Wir sind happy – vor allem, weil wir bei einem 24er endlich wieder das Ziel gesehen haben", so Hanika, der im Qualifying einen neuen Streckenrekord in der EWC aufgestellt hatte. Der Tscheche ist jetzt der einzige Pilot, der mit einem EWC-Superbike unter 1.35 Minuten fahren konnte.


24 Stunden lang fast vollkommene Perfektion: SERT machte nur zu Beginn einen Fehler


YART war auf Schlagdistanz – kam aber nie an SERT heran


Siegerfreuden: Philipp Steinmayr (l.) gewann die STK


Drama gleich zu Beginn: Bradley Smith kam schlecht vom Start weg, Christophe Seigneur krachte ihm ins Heck

Bei ERC Endurance Ducati feierte Philipp Öttl ganz unerwartet sein Langstrecken-Debüt. „Zanetti hatte sich in der Italienischen Meisterschaft verletzt, Xavi Forès bekam eine Virus-Infektion, so rief er mich an, ob ich stattdessen fahren könnte", erzählte Öttl, wie es dazu kam. „Ich habe es mit GoEleven abgeklärt, Paolo Ciabatti hat dort angerufen und gesagt, dass von Ducati aus die Freigabe besteht, und am Mittwoch saß ich schon auf dem Endurance-Racer. Ich habe sehr viel gelernt. Ich bin in der Nacht einmal mit SERT mitgefahren, und die sind wirklich die absoluten lokalen Kenner der Strecke und des Nachtfahrens. In meiner schnellsten Runde war ich Schnellster von unserem Trio, aber hinterher war ich völlig ausgelaugt. Aber es hat sehr viel Spaß gemacht." Die Mannschaft hatte mit einem unverschuldeten Sturz, einer Stop-and-Go-Strafe, einem Kupplungswechsel und einem Ölkühler-Tausch einfach zu viel Pech und landete schließlich auf dem 15. Gesamtrang sowie Platz 7 in ihrer Klasse. Die Pace wäre für das Podest gut gewesen.

Für das BMW-Werksteam mit Markus Reiterberger, Jeremy Guarnoni und Ilya Mikhalchik hatte es in Le Mans nach einem vielversprechenden Wochenende ausgesehen, doch für die Mannschaft von Teamchef Werner Daemen kam das Aus nach nicht einmal fünf Stunden. „Jeremy war draußen und bekam einen Stein in den Kühler – so etwas bemerkt man natürlich nicht", so der Renn-Ingenieur Steven Caesar. „Dadurch hat das Motorrad überhitzt, und wir mussten mit Motorschaden aufgeben."

Pech auch für Florian Alt und seine #333-Yamaha: Am Sonntagmorgen schied das Team ebenfalls mit Motorschaden aus, nachdem man auf Podestkurs rangiert hatte.

Philipp Steinmayr stark

In der Superstock-Klasse ging der Sieg an das Team der Feuerwehr #18 Team Sapeurs Pompiers. Neben Hugo Clere und Baptiste Guittet war daran der Österreicher Philipp Steinmayr beteiligt. „Es war schon schwierig", meinte der 28-Jährige, der neben der Endurance-WM in der IDM fährt. „Im ganzen Team sprach niemand etwas anderes als Französisch. Ich habe mich einfach nur draufgehockt und bin gefahren." Und das reichte am Ende nicht nur zum Klassensieg, sondern auch zum vierten Gesamtrang! ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

24 Stunden von Le Mans 16./17. April 2022, 1. WM-Lauf; 3515,400 km, 840 Rdn. à 4,185 km; 52 Teams gestartet, 38 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yoshimura SERT (Black/Siméon/Guintoli)	Suzuki	24:00:02.317
2.	YART (Fritz/Hanika/Canepa)	Yamaha	+1.45,582 min
3.	F.C.C. TSR Honda France (Di Meglio/Rea/Hook)	Honda	+14 Rdn.
4.	Team 18 Sapeurs Pompiers (Clere/Guittet/Steinmayr)	Yamaha	+24 Rdn.
5.	No Limits Motor Team (Scassa/Masbou/Calia)	Suzuki	+24 Rdn.
6.	National Motos Honda (Suchet/Suchet/Raymond)	Honda	+25 Rdn.
7.	Team 33 Louit April Moto (Gamarino/Saltarelli/Egea)	Kawasaki	+27 Rdn.
8.	Team Bolliger Switzerland (Bühn/Pellijeff/Thöni)	Kawasaki	+28 Rdn.
9.	Pitlane Endurance #86 (Pellizotti/Parassol/Pak)	Yamaha	+32 Rdn.
15.	ERC Endurance Ducati (Öttl/Forès/Checa)	Ducati	+42 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	Yoshimura SERT	65 Punkte
2.	YART - Yamaha Official	55
3.	F.C.C. TSR Honda	49
4.	Team Bolliger Switzerland	35
5.	Tati Team Berringer Racing	28

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	46 Punkte
2.	Kawasaki	45
3.	Suzuki	40
4.	Honda	28
5.	BMW	19

Gespann-WM

Atemloses Ostern

Das war ein Markus Schlosser vom Feinsten. Der Weltmeister führt nach dem Saisonauftakt zwar nicht die Wertung in der Sidecar-WM an, war in Le Mans aber einsame Spitze.

Von: **Anke Wieczorek**

Es begann alles prächtig für Markus Schlosser/Marcel Fries (Guistol Sidecar Racing Team) mit dem Platz in der ersten Startreihe. Nur fing der Motor in der Einführungsrunde an zu muckern. Auf der Startposition ging er komplett aus. Schlosser rollte in die Boxengasse, versuchte eine Reanimierung des Antriebs, und plötzlich war alles wieder in Ordnung. Mit über 20 Sekunden Rückstand aufs Fahrerfeld ging es jetzt vorwärts. Das Ergebnis: P3 nach 18 Runden und einem neuen Rekord. Die Sieger Tim Reeves/Kevin Rousseau und die Zweiten Todd Ellis/Emanuelle Clement waren kurz sprachlos. Lauf zwei gewann Schlosser vor ihnen.

Der Saisonauftakt habe vor allem Tim Reeves als Vorbereitung auf die TT und die IDM gedient, meinte sein bonovo action-Teamchef Jürgen Röder später. Die IDM solle verstärkt ins Visier genommen werden. WM-Auftritte gebe es nur sporadisch.

Viel Pech gab es für die Teamkollegen Bennie Streuer/Kevin Kölsch. Der Niederländer feierte in Le Mans seinen 38. Geburtstag. Im ersten Lauf bremste ihn ein Crash mit Ted Peugeot aus, der sich genau vor ihm drehte, im zweiten ein Elektronik-Problem. Schon kommendes Wochenende findet in Streuers Heimat Assen der nächste WM-Lauf statt. ■



MARK WALTERS

Sieg für Schlosser/Fries, aber Ellis/Clement (l.) führen die WM-Wertung an

IDM Supersport 300

Spital statt Osterei

Der Ex-Supersport-300-Meister Toni Erhard stürzte beim Training in Oschersleben und hat sich das rechte Sprunggelenk gebrochen.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Osterwochenende hatte sich Toni Erhard sicherlich anders vorgestellt. Eigentlich wollte der IDM-Supersport-300-Meister von 2018 in diesem Jahr an seine alten Erfolge anknüpfen, als er mit drei Siegen und sieben weiteren Podiumsplätzen den Titel einfuhr. Doch die Titelambitionen sind vorerst nach hinten gerückt. Der Kawasaki-Fahrer vom Team Roto Store BRT hat sich beim Training in Oschersleben das Sprunggelenk gebrochen. Am Saisonauftakt auf dem Lausitzring in drei Wochen wird der 21-jährige Sachse nicht teilnehmen können.

Erhard war am frühen Morgen im ersten Turn mit der Kawasaki in Oschersleben gestürzt. „Es war ein Highsider", erinnert er sich, „aber wie er passieren konnte, das wissen wir nicht."

Die Ninja 400 sah nicht sehr schön aus danach, ist aber schon wieder hergerichtet und einsatzbereit. Erhard dagegen fehlt länger. Am Osterwochenende durfte er nach Hause, aber jetzt muss möglichst schnell ein OP-Termin für das gebrochene Sprunggelenk gefunden werden. ■



EISELE

Toni Erhard (#32): Highsider in Turn 1 von Oschersleben, Sprunggelenkbruch

NACHRICHTEN

STRASSENRENNEN
Michael Rutter wurde am Ostersonntag 50 Jahre alt. Der Sohn des vierfachen TT-F2-Weltmeisters Tony Rutter hat bei Straßenrennen ähnliche Erfolge feiern können wie sein berühmter Vater. Er gewann die North West 200 14-mal, feierte sieben TT-Siege und war 2012 der Erste, der den Mountain Circuit mit einem Elektro-Motorrad mit mehr als 100 Meilen im Schnitt umrundete. Beim Macao-Grand-Prix hält Rutter mit neun Siegen den Rekord mit den meisten Siegen und war der Erste, der dort mit einer Honda RC 213 V-S an den Start ging. Im Gegensatz zu den meisten erfolgreichen Roadracern feierte Rutter aber auch eine erfolgreiche Karriere in der British Superbike. Bei 429 Starts feierte er 29 Siege, stand 109-mal auf dem Podest und war zweimal Vizemeister.

BRITISH SUPERBIKE
Der Auftakt der Britischen Meisterschaft am Osterwochenende verlief ganz im Zeichen von Honda-UK-Pilot Glenn Irving. Der 32-Jährige gewann alle drei Rennen und führt die Meisterschaft mit 75 Punkten vor Kyle Ryde (Yamaha, 46 Punkte) und Rory Skinner (Kawasaki, 42 Punkte) an. Der amtierende Meister Tarran Mackenzie, der letztes Jahr als Erster das Kunststück vollbrachte, wie sein Vater Niall Mackenzie die hart umkämpfte Superbike-Meisterschaft zu gewinnen, fehlte beim Auftakt. Der 26-jährige Schotte war beim Vorsaisontest in Silverstone bei regnerischem und windigem Wetter mit einem üblen Highsider abgeflogen und hatte sich das linke Sprunggelenk gebrochen, das am 11. April operiert wurde. Neben dem BSB-Auftakt muss Mackenzie auch seinen geplanten Wildcard-Einsatz in der Superbike-WM auslassen, der für nächstes Wochenende in Assen geplant war.

In zwei Jahren Weltmeister sein

Nach seinem überraschenden WM-Titel im Vorjahr in der MX2-Klasse sorgt der 21-jährige Franzose Maxime Renaux nun eine Klasse höher für Aufsehen. Der Yamaha-Pilot verfügt über glänzende Technik, Rennschläue und vor allem unbändigen Ehrgeiz. Nach fünf gefahrenen GPs liegt Renaux auf Rang 3 der WM-Tabelle und damit noch im Titelrennen. Grund genug, den jungen Champion nach seinen Ambitionen für diese Saison zu befragen.

Von: **Frank Quatember**



WASNER

Wie war die Vorbereitung im Winter?
Kurz, aber gut. Wir haben uns diesmal nicht so viel um die Abstimmung und um technische Details gekümmert, was gut war, weil ich mich eigentlich sofort super auf dem Motorrad gefühlt habe. Dafür hat auch mein Fahrtrainer Thierry Van den Bosch (vierfacher Supermoto-Weltmeister, Red.) gesorgt. Physisch bin ich ebenfalls sehr gut in Form, habe wie im Jahr davor mit Coach Kenny van Düren hart meinen Körper trainiert. Ich glaube auch, mein Speed ist besser geworden. Klar, man hat mehr Power mit der 450er, aber man muss auch den Fahrstil anpassen.

Nach dem MX2-Titel im Vorjahr muss Ihr Selbstbewusstsein für die neue Saison ja riesig gewesen sein?
Das stimmt, viel besser geht's nicht. Die positive Energie war wirklich riesig, und diesen Schwung wollte ich natürlich mitnehmen. In der MX2-Klasse hatte ich das Gefühl, ich bin am obersten Limit angelangt und musste mich entscheiden. Die Chance, die mir Louis Vosters mit der Werks-Yamaha anbot, war einmalig. Ich fühle mich glücklich nach den ersten Rennen in der großen Klasse, aber nicht überglücklich. Meine Ziele sind hoch, ich will innerhalb der nächsten zwei Jahre Weltmeister werden. Die ersten WM-Läufe, das war ein guter Start, aber ich will mich unbedingt weiter verbessern. Wenn ich nicht auf das Podium komme, ist es eine Enttäuschung. So wie in Agueda/Portugal, wo ich ein richtig schlechtes Wochenende hatte. So was passiert, aber in Trentino war das Renngefühl wieder da. Ich habe oft das Gefühl, ich könnte in diesem oder jenem Sektor noch schneller sein, und ich brauche auch noch Zeit, um mich an die Power der 450er zu gewöhnen. Obwohl ich, seit ich 15 bin, mit dem großen Motorrad trainiere. Natürlich muss ich auch am Start besser werden, da ist noch viel Luft nach oben. Ich könnte viel Kraft und Energie sparen, wenn ich am Holeshot öfter unter den Top 3 wäre. Daran arbeite ich hart.

> „Ich werde nichts ändern. Meine Aggressivität und Kriegermentalität werde ich beibehalten."
>
> Maxime Renaux

Ihr Stil in der MX2 war wild, mit viel Risiko. Wie agieren Sie auf der 450er?
Ich werde überhaupt nichts ändern, meine Aggressivität und Kriegermentalität werde ich beibehalten. Ich bin kein dreckiger Fahrer, ich fahre ab und zu mit Kontakt, aber keine Blockpässe. Wenn ich jemanden vor mir habe, will ich möglichst schnell vorbei. Je länger ich MXGP-Klasse fahre, muss ich aber auch lernen, das Risiko etwas zu minimieren und in manchen Situationen auch smart zu entscheiden.



YAMAHA

Einmalige Chance: Maxime Renaux im MXGP auf Werks-Yamaha

!

Maxime Renaux

Geburtstag: 17. Mai 2000
Geburtsort: Sedan (F)
Herkunftsland: Frankreich
Team: Monster Energy Yamaha Factory MXGP

WM-KARRIERE
2020: Motocross-WM MX2, Platz 3
2021: Weltmeister MX2
2022: Motocross-WM MXGP, zurzeit Platz 3

Wo trainieren Sie im Moment?
Ich trainiere abwechselnd in Frankreich, Belgien, Deutschland oder Holland, wo ich auch ein Appartement habe. Ich lebe aber hauptsächlich eine Stunde weit weg nördlich von Paris, das ist auch wiederum nur drei Stunden von Lommel entfernt. Also habe ich viele verschiedene Tracks mit unterschiedlichen Böden und Layouts zur Auswahl, deshalb werde ich das auch so beibehalten.

Ihre Teamkameraden sind die Veteranen Jeremy Seewer und Glenn Coldenhoff. Wie ist die Stimmung im Team Yamaha MXGP?
Wir haben etwas Kontakt, aber am Ende kämpft doch jeder für sich. Ich schaue nur auf mich selbst.

Abgesehen von den verletzten Romain Febvre und Jeffrey Herlings – wer sind die Stärksten im MXGP-Feld?
Es sind schon einige starke Jungs dabei. Gajser ist natürlich der große Favorit, da muss man ehrlich sein. Aber auch Prado oder Seewer können gewinnen. Ich hoffe für mich, es wird eng an der Spitze, und ich kann mitmischen. ■



Chareyre (#4) gegen Schmidt (#1) und Höllbacher (#72)

XIEM

Perfekter Start

Weltmeister Marc-Reiner Schmidt setzte zum WM-Beginn in Busca ein Ausrufezeichen: Der TM-Werksfahrer gewann alles außer der Superpole. Lukas Höllbacher hatte Technik-Probleme, WM-Rookie Markus Class braucht noch Zeit.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Kartbahn in Busca hat alles, was sich ein Supermotofahrer wünscht: Erste-Gang-Spitzkehren, Fünfte-Gang-Kurven, Offroad, eine Sky Section und sogar eine Parabolika! Am wohlsten fühlte sich im Piemont offensichtlich Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt, der lediglich den Punkt für die Superpole nicht einheimsen konnte: „Ich hatte einen großen Rutscher, fast einen Highsider, der mich eine halbe Sekunde gekostet hat. Trotzdem hat es zu Platz 2 gelangt“, erklärte der Werksfahrer im L30 TM Factory Team. Aus diesem war im Winter sein härtester Widersacher Thomas Chareyre nach groben Vorkommnissen beim WM-Finale 2021 ins Satellitenteam SMX ASD transferiert worden. TM hatte vor Saisonbeginn den beiden Duellanten eine klare Ansage gemacht, und die wirkte offenbar.

Nur ein Holeshot für „MRS“

Im Samstagsrennen, beim „Fast Race“ am Sonntag und beim Superfinale gab es heftige Duelle zwischen den „großen Drei“, Schmidt, Chareyre und dem Österreicher Lukas Höllbacher, der mit Landsmann Andreas Buschberger für das KTM MTR Team startet. Aber sie waren ausnahmslos fair! Selten war „MRS“ vom Start weg an der Spitze; er musste sich mit der 2022er-TM mehr als einmal am achtfachen Weltmeister Chareyre und auch an Höllbacher vorbeikämpfen. Höllbacher gewann den Holeshot am Samstag, „MRS“ kam mit starker Pace vorbei, und später kassierte auch Chareyre den Ranshofener Bäcker. Im Fast Race zog der 34-jährige Chareyre den Holeshot vor Höllbacher, Schmidt und Markus Class. Schmidt schaffte den Weg an beiden vorbei zum zweiten Heatsieg. Im Superfinale ging der Holeshot an den Bodensee-Schwaben. Er und Chareyre konnten sich vorne absetzen; der Franzose konnte die Spitze übernehmen, als er die im Superfinale obligatorische Joker Lane wählte, doch Schmidt kämpfte sich wieder zurück auf P1.

Höllbacher verpasste den Podiumsplatz im zweiten Rennen: Dem 27-Jährigen brach die Federbeinaufhängung an der KTM, und er schleppte sich mit abgesacktem Heck noch als Elfter ins Ziel.

Markus Class bestritt sein erstes WM-Rennen für Gazza Honda Red Moto, für das auch der Schweizer Yannick Hintz (Rang 11) startet. Obwohl das Team von Max Gazzarata das Honda-Fahrwerk komplett umbaute, kam der Wormser noch nicht so richtig in Fahrt. In Lauf 2 machte er einen Fehler und fiel auf P10 zurück. Auf die Spitze verlor Class bis zu 25 Sekunden. Die WM geht am 8. Mai in Alcarras weiter, vorher steht für Schmidt und Co. die italienische Meisterschaft auf dem Programm. ■

SUPERMOTO-WM

Busca (I), 16./17. April

Pos.	Fahrer	Läufe
1.	Marc-Reiner Schmidt (D), TM	1-1-1
2.	Thomas Chareyre (F), TM	2-2-2
3.	Milan Sitniansky (CZ), Honda	4-3-3
4.	Elia Sammartin (I), TM	7-4-5
5.	Lukas Höllbacher (A), KTM	3-11-4
6.	Markus Class (D), Honda	5-10-6
7.	Axel Marie Luce (F), TM	8-8-7
10.	Andreas Buschberger (A), KTM	15-7-8
11.	Yannik Hintz (D), Honda	11-9-12
15.	Yannick Bartschi (CH), Yamaha	17-12-12

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Läufen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Marc-Reiner Schmidt	80 Punkte
2.	Thomas Chareyre	70
3.	Milan Sitniansky	59
4.	Elia Sammartin	48
5.	Lukas Höllbacher	47
6.	Markus Class	42
7.	Axel Marie Luce	40
10.	Andreas Buschberger	33
11.	Yannik Hintz	30
15.	Yannick Bartschi	19



XIEM

Erste Red Plate für Marc-R. Schmidt

NACHRICHTEN

TOMAC: TITEL WARTET

Beim 14. Rennen in Atlanta landete Kawasaki-Werksfahrer Jason Anderson seinen vierten Saisonsieg bei der US-SX-Meisterschaft. Da Tabellenführer Eli Tomac Zweiter wurde, ist für den Yamaha-Piloten der Titel mit 53 Punkten Vorsprung auf Anderson drei Rennen vor Schluss zum Greifen nah. Hondas Chase Sexton wurde Dritter und verpasste den möglichen Sieg durch einen Sturz im Finale. Der Tabellendritte Justin Barcia (GasGas) kann noch von Malcolm Stewart (nur vier Punkte Rückstand) vom Podium verdrängt werden.

TIMO LAHTI NACH ZWEI JAHREN PAUSE SIEGER

Nach 2019 wurde am Ostersamstag in Güstrow erstmals wieder der traditionelle Speedway-Osterpokal ausgetragen. Der Finne Timo Lahti gewann alle seine fünf Läufe und besiegte im letzten Heat auch Michael Härtel, der Zweiter wurde. Dritter wurde vor 4000 Zuschauern der Australier Rohan Tungate.

WIEDER MICHAEL HÄRTEL

Am Ostersonntag gewann Michael Härtel das Oster-Speedway in Neuenknick und landete damit seinen zweiten Sieg binnen acht Tagen (Herxheim). Beim Sechser-Speedway blieb der Dingolfinger mit 30 Punkten gleich 13 Punkte vor dem Polen Grzegorz Zengota. Dritter wurde der Schwabe Marius Hillebrand.

LANDSHUT: SIEG UND NIEDERLAGE

Am vorletzten Montag war der AC Landshut mit einem überraschenden 47:43-Heimsieg gegen Polonia Bydgoszcz in seine erste Saison in der 1. polnischen Speedway-Liga gestartet. Am Ostersamstag mussten die „Devils“ bei ihrem ersten Auswärtsrennen in Rybnik mit 37:55 Punkten eine deutliche Niederlage einstecken. In Polen fehlten aber Martin Smolinski, der sich eine Auszeit nahm, und Michael Härtel, der in Güstrow fuhr.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Spider Duetto 1.3 (Rundheck), 1968, H-Kennzeichen, rot, Leder schwarz, Extras, restauriert, € 46.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

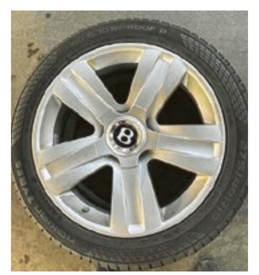
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58261

Aston Martin



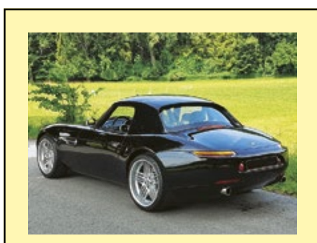
Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

Bentley



Neue Alufelgen, 4 neue 19 Zoll Alufelgen für GT / GTC, Bj. 2004-2010, NP 8000,- €, jetzt 3000,- €. A-6363 Westendorf, Tel. 0041/819214242

BMW



2000/03 BMW Z8 / Z8 Alpina, bis 35000 km, gute Farbe. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



Ferrari Daytona Coupé, originales Interieur in Leder schwarz, Plexiglas. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

ISO



1965 Iso Grifo Prototipo, deutsche Erstauslieferung und -zulassung, 100 Punkte vollrestauriert in Deutschland. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

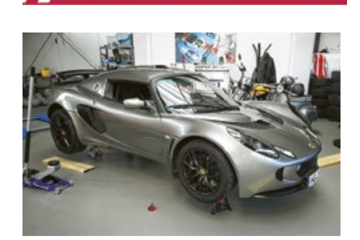
Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Jaguar X Type Sport, Allrad, 3,0 l, 230 PS, Bj. 07/2001, TÜV, orig. 36500 km, 5-Gang Handschaltung, silbermetallic, Leder/Stoff rot, VB 35.000,- €. Tel. 06145/2303

Lotus



Exige 240R, 39300 km, 177 kW (241 PS), UNFALLFREI. Storm Titanium Metallic, Leder/Alcantara schwarz, 49.900,- €. 61350 Bad Homburg, Tel. 0171/5116690

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58238

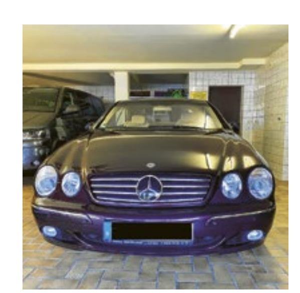
Maserati



3200 GT, 2001, 35200 km, dt. 1.Hd.,6-Gg., Scheckheft, KD neu, top-original, grigio alfieri, 53.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58264

Mercedes



CL 600, 40867 km, 270 kW (367 PS), Sommerfzg, top gepflegt, 1. Hd., schwarz, Leder nappa java, Tel., Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., Lorinser Felgen, VB 38.000,- €. 34311 Naumburg, 05625/999540



Traum AMG C63 S Coupé, top, wie neu, Bj. 03/18, 450 kW (612 PS), nur 12800 km, von Privat für VB 76.000,- €. Anfragen unter Mobil: 0171/8707680 od. 06331/64051

Suche Mercedes 190 E 2.5 16V, nur Topzustand und mit Geschichte. Bitte Mail an uh1001@t-online.de

mehr: motor-klassik.de Nr.123456

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

www.Rennsportshop.com

Porsche



991 GT3 Touring, 1. Hd., 5900 km, 368 kW (500 PS), GT-silber, Navi, Klima, Xenon, Porsche Approved, unfallfrei, 190.000,- €. dr.med.j.schellhaas@web.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58227



Gesucht wird ein guter, originaler 550 Spyder; Karosserie muss original sein, nicht "zusammengeschustert". Wir freuen uns auf Ihren Kontakt. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





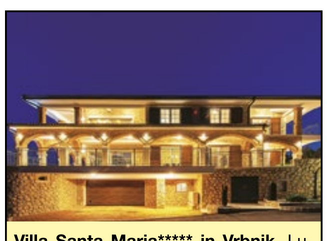
www.berlin-tuning.com H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Reisen



Villa Santa Maria*** in Vrbnik,** Luxusfamilienvilla auf der Insel Krk mit Top Lage. Genießen Sie mit Ihrem historischen Fahrzeug in mediterranen Regionen ein ganz besonderes Urlaubserlebnis. www.villasantamaria-krk.com



Rollenleistungsprüfstand Bosch LPS90 B+A, Bosch 0680005021, Preis: 3000,- incl. MwSt. Tel. 02131/601344 H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Paigo GmbH, Deutschlands schnellste und günstigste Motorsportversicherung. Tel. 0049 5246/9052120, www.paigo.com H



MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 19/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50 ❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



XIEM

Völlig losgelöst von der Erde: Der amtierende Supermoto-Weltmeister Marc-Reiner Schmidt auf Siegesflug

Formel 1 muss sich nicht verstecken

zu den ersten F1-Rennen 2022 MSa 18/2022

Die Formel 1 heuer ist in vieler Hinsicht top. Es fängt an mit den gelungenen Regeländerungen zur neuen Saison und geht zu den erfrischend ehrlichen und nahbaren Fahrern der Generation Leclerc oder Verstappen. Diese Serie muss sich vor keiner anderen verstecken, insbesondere nicht vor der US-Konkurrenz der Indycars. Bitte weiter so!

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Neuer McLaren-Stil

zum GP Australien 2022 MSa 18/2022

Man muss die neue Führung bei McLaren und besonders Andreas Seidl wirklich loben. Gerade wo dieses Jahr so schlecht begonnen hat, versucht man, Ruhe reinzubekommen. Das hat, wenn man sich die Rundenzeiten anschaut, bereits Erfolg. Ganz im Gegenteil zu den alten Ron-Dennis-Zeiten. Oder wie kürzlich bei Aston Martin, wo man den Mitarbeitern offenbar Angst macht.

Harald Böhn
D-69069 Ludwigshafen

Zweirad-Action im Nesselgraben

zu Gregg Hansford am Salzburgring

„Hans in allen Gassen“ titelten die Zeitungen nach dem legendären Motorradfestival auf dem Salzburgring. Ich glaube, es war 1981, als Gregg Hansford in den 250 ccm, 350 ccm und in der 750er-Klasse mit der brutalen Dreizylinder-Kawasaki gewonnen hatte. Hansford war ein geiler Typ. Wir fuhren damals mit unseren Fahrrädern Tag und Nacht zum nahegelegenen Salzburgring und saugten den Rennsport auf. Vielleicht kann Ihr hervorragendes Blatt auch wieder einmal berichten, was damals am Salzburgring alles so los war. Hier fanden die größten Motorsport-Events in Österreich statt. Alleine die Motorradfestival-Veranstaltungen zählten 20 000 Besucher. Bei den Grands Prix waren über 100 000 Besucher im Nesselgraben.

Helmut Moser
A-5201 Seekirchen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Freitag, 22. April		
09.55	Formel 3 Imola, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Imola, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Imola, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.00	Formel 3 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 2 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.30	Formel 1 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
16.55	Formel 1 Imola, Qualifying **LIVE**	SRF 2
Samstag, 23. April		
10.25	Formel 3 Imola, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Imola, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
12.30	GT Masters Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
13.50	Superbike-WM Assen, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	Supersport-WM Assen, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.45	Formel 1 Imola, Sprintrennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
16.00	Formel 1 Imola, Sprintrennen **LIVE**	SRF info
17.05	SBK-WM Assen, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
17.30	SBK-WM Assen, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
17.45	Formel 2 Imola, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 24. April		
08.40	Formel 3 Imola, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.10	Formel 2 Imola, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.50	SBK-WM Assen, Superpole-Race **LIVE**	Servus TV
11.35	Moto3-WM Portimão, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
11.55	Porsche Supercup Imola, Rennen **LIVE**	Sky*/Eurosp. 2*
12.05	Moto2-WM Portimão, Rennen **LIVE**	SRF 2/Serv. TV
12.30	GT Masters Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
13.30	Formel 1 Imola, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.50	MotoGP Portimão, Rennen **LIVE**	SRF 2/Serv. TV
14.00	Formel 1 Imola, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL
14.45	Formel 1 Imola, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2/Serv. A**
16.20	SBK-WM Assen, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
18.00	SBK-WM Assen, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.10	SBK-WM Assen, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
19.30	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	Rallye-WM Kroatien, Highlights	Sport 1
Montag, 25. April		
00.10	Formel 1 Imola, Rennen (Aufz.)	ORF 1
ab 08.30	MX-WM Kegums, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Freitag, 22. April bis Sonntag, 24. April		
–	Mot.-WM Portimão, alle Sessions **LIVE**	DAZN.de*
–	ADAC TCR/GT4/F4, alle Rennen **LIVE**	sport.de
–	12h Spa, Quali & Rennen **LIVE**	YouTube
je 22.00	Rallye-WM Kroatien, Highlights des Tages	redbull.tv
Samstag, 23. April		
ab 08.15	NLS 2. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube
09.20	GT Masters Oschersleben, 1. Quali **LIVE**	sport.de
13.00	SMX Markelo, der Samstag **LIVE**	motorsport.tv*
17.20	Rookies Cup Portimão, 1. Rennen **LIVE**	redbull.tv
Sonntag, 24. April		
07.30	Super Formula Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.20	GT Masters Oschersleben, 2. Quali **LIVE**	sport.de
13.00	SMX Markelo, der Sonntag **LIVE**	motorsport.tv*
16.50	Rookies Cup Portimão, 2. Rennen **LIVE**	redbull.tv

* kostenpflichtig ** A = nur Österreich, D = nur Deutschland

Vorschau



FERRARI

Grand Prix der Emilia-Romagna: Geht die Ferrari-Serie beim Heimspiel weiter?


RED BULL

Rallye-WM Kroatien: Bucklige Asphaltpisten warten auf die Allrad-Stars



MOTOGP

MotoGP: Auf der Berg-und-Talbahn vor Portimão beginnt die Europa-Saison

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
21.–24.04.	Rallye-WM, Kroatien	HR
22./23.04.	Deutsche Rallye-Meisterschaft, Erzgebirge	D
23.04.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 2. Lauf	D
23./24.04.	ADAC GT Masters/TCR/GT4, Oschersleben	D
23./24.04.	NASCAR Xfinity/Cup, Talladega	USA
23./24.04.	24h Series, 12h Spa (+ ADAC F4)	B
24.04.	Formel 1/F2/F3/Supercup, Imola	I
24.04.	Tourenwagen/BTCC, Donington Park	GB
24.04.	Super Formula, Suzuka	J
Motorrad		
23.04.	US-Supercross, Foxborough	USA
23.04.	Freestyle-MX, München	D
23.04.	Speedway, 1. poln. Liga, Landshut vs. Zielona Gora	D
23.04.	Speedway Team Cup, Cloppenburg	D
23./24.04.	Superbike-/Supersport-WM, Assen	NL
23./24.04.	Seitenwagen-Cross-WM (SMX), Markelo	NL
24.04.	Motorrad-WM, Portimão (+ Rookies Cup)	P
24.04.	Motocross-WM, Kegums	LV
24.04.	Speedway, Neustadt/Donau	D


ALLES WAS DICH BESSER AUF DEM PLATZ MACHT.
2x45 – EQUIPMENT, TRICKS UND TRAINING.
2x45
Besser Fußball spielen
REPORT
Das schweißt uns als Team zusammen
MACH IHN REIN!
So optimierst du deine Schusstechnik
Wann Bier als Sportgetränk perfekt ist
28 SEITEN EQUIPMENT
Schuhe, Stutzen, Bälle: von günstig bis High End
Die 18 besten Tricks des E-Sport-Champs
Dein neuer Fußball-Coach
15 geniale Übungen für mehr Tempo, Zweikampfstärke, saubere Grätschen
DEUTSCHLAND € 3,90
FRÜHJAHR 2022
NEU! Jetzt am Kiosk.
2x45.de